AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS GRUPOS DE BOMBARDEROS Ju 88 EN EL FRENTE OCCIDENTAL

Iain Wyllie

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS GRUPOS DE BOMBARDEROS Ju 88 EN EL FRENTE OCCIDENTAL


S4

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 46

LOS GRUPOS DE BOMBARDEROS Ju 88 EN EL FRENTE OCCIDENTAL

ediciones del prado
OSPREY AVIATION

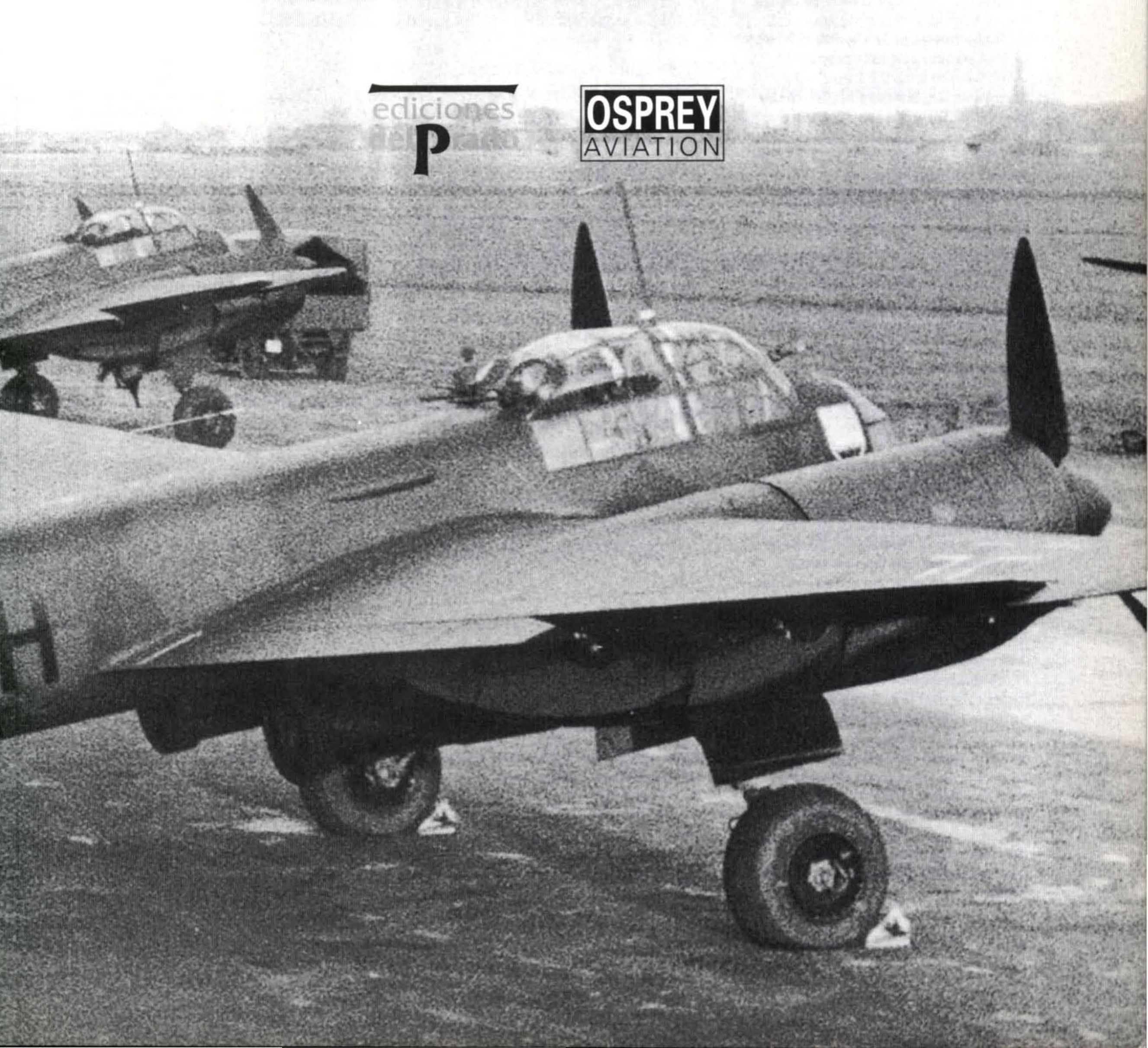


Ilustración de portada
La tarde del 27 de septiembre de 1940, 55 Ju 88 pertenecientes al I y II/KG 77 despegaron de Laon-Athies, en el noroeste de Francia, para atacar el sur de Londres. A pesar de no haber conseguido encontrar el punto de reunión con su escolta de cazas, los bombarderos siguieron adelante, para encontrarse con unos 120 Spitfire y Hurricane que les salieron al paso. La impecable formación de los Junker quedó pronto hecha pedazos mientras los bombarderos alemanes intentaban escapar –individualmente o en pequeños grupos– a los ataques de los cazas de la RAF. Doce de los atacantes no consiguieron regresar, entre ellos el Ju 88A-1 "3Z+HN" (Wk-Nr. 7112) del 5/KG 77, pilotado por su *Staffelkapitän* Günther Zetzsche, que fue derribado por un Hurricane I, el "RE-H" (P3710) perteneciente al 229º Sqn. A los mandos del caza británico estaba el Flg. Off Vernon Bright que aquel mismo día reclamó también el derribo de un He 111 y el derribo probable de un Bf 109E. Aunque parece ser que en el derribo del Ju 88 no intervino ningún otro piloto, a Bright sólo se le atribuyó oficialmente un tercio de victoria cuando regresó a Northolt. De hecho, es posible que esta victoria se hubiese considerado originalmente como "probable". Bright, un veterano de la Batalla de Francia y de la operación *Dynamo* (La evacuación de Dunquerque), por no mencionar los innumerables combates sobre el sur de Inglaterra en que participó desde el comienzo de la Batalla de Inglaterra, asestó una serie de golpes mortales al Ju 88 sin escolta cuando intentaba llegar a la costa. El bombardero terminó estrellándose en aguas del Canal de la Mancha a unos 24 km de la costa de Bexhill a las 16:00 horas, hora local. No hubo supervivientes entre su tripulación de cuatro hombres compuesta por el *Hauptmann* Günther Zetzsche, el *Feldwebel* W. Mahl, el *Gefreiter* A. Burkhardt y el *Obergefreiter* Alfred Kuhn.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *Ju 88 Kampfgeschwader on the Western Front*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2000

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en Inglés de John Weal
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de John Weal
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-590-8
D.L.:

Impreso en España

ÍNDICE

1939-1940: LOS AÑOS DEL *WUNDERBOMBER*

El Comandante en Jefe de la Luftwaffe estaba haciendo una de sus giras periódicas de inspección al centro de pruebas de Rechlin para seguir de cerca el desarrollo de los últimos diseños de la industria aeronáutica alemana.

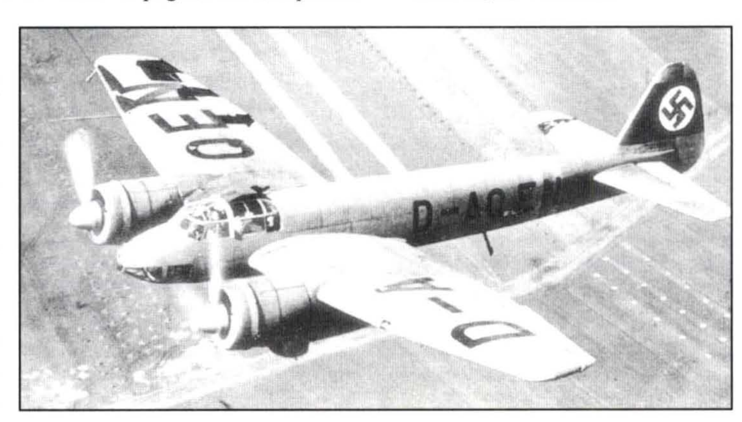
"¡Todavía me debe usted un portaaviones!", exclamó, hablando sólo medio en broma, en cuanto echó la vista encima a la familiar figura vestida con un mono blanco de Carl Francke.

Francke, uno de los principales pilotos de pruebas de las instalaciones de Rechlin, contestó a la tosca ocurrencia de su superior esbozando una sonrisa de asentimiento. Sin embargo, a decir verdad, ya estaba totalmente harto de comentarios como aquel, porque, en realidad, él jamás había reclamado haber sido quien hundió el *Ark Royal*.

Había sido el Ministerio de Propaganda el que había elevado su ataque fallido a un hundimiento inmediato. Pero Francke no tenía intención de estropear el actual tono de jovialidad de Göring intentando convencerle de cuál era la verdad de los hechos.

Todo había empezado exactamente un año antes de estallar la guerra, cuando el entonces *Generalfeldmarschall* Hermann Göring realizaba una visita anterior a la fábrica de aviones Junker. Por aquel entonces la Luftwaffe estaba irrevocablemente empeñada en convertirse en una fuerza aérea eminentemente táctica, cuya misión principal debía ser apoyar al ejército en campaña. De hecho, la única voz que defendía el desarrollo de un bombardero pesado cuatrimotor para la Luftwaffe, había quedado silenciada cuando el *Generalleutnant* Walter Wever, Jefe del Estado Mayor del Aire, perdió la vida en un accidente aéreo. Y junto a Wever, que estaba a los mandos del avión correo Heinkel He 70 que se precipitó a tierra poco después de haber despegado del aeropuerto de Dresde la mañana del 3 de junio de 1936, no sólo había perecido su mecánico de vuelo, sino también la última posibilidad de la Luftwaffe para poseer una fuerza viable de bombarderos estratégicos de largo alcance.

Los sucesores de Wever fueron todos incondicionales abogados del poder aéreo táctico, que pensaban únicamente en términos de bombarderos pesados y bombarderos medios bimotores. Y ningún apara-



El primer prototipo de Ju 88 V1 propulsado por dos motores Daimler Benz DB 600Aa de 1.000 CV efectuó su primer vuelo el 21 de diciembre de 1936. Pocas semanas después se estrellaría en un accidente durante una prueba de vuelo a gran velocidad.



Un trío de los primeros Ju 88A-1 perteneciente a una unidad de entrenamiento. Obsérvese la marcada línea de separación entre las superficies de camuflaje inferiores del aparato que está más lejos en la imagen, y los pequeños números que están pintados en los empenajes verticales de cola. La superficie nevada de la pista sugiere que se trata de aparatos pertenecientes al *Lehrgruppe* 88, fotografiados durante el invierno de 1939-1940.

to se adaptaba con mayor perfección a estas características que el *Schnellbomber* (bombardero de alta velocidad) que se estaba desarrollando en aquellos momentos en los talleres de Junker en Dessau.

Tan impresionado estaba Göring por este nuevo avión que, a los pocos días de su visita, escribió al director general de Junker, Dr. Heinrich Koppenberg, dándole plenos poderes para comenzar de inmediato su producción en serie. Esta misiva, fechada el 3 de septiembre de 1938, terminaba con las palabras : "Y ahora constrúyame una potente flota de bombarderos Ju 88 en el plazo más breve posible".

El Junker Ju 88 era sin duda un diseño excelente, perfectamente merecedor del apelativo *Wunderbomber*, con el que pronto sería conocido. Los primeros prototipos estaban desarmados, ya que la intención original era que el Ju 88 –al igual que más adelante el bombardero Mosquito de la RAF– se sirviese enteramente de su superior velocidad para escapar a las atenciones de los cazas enemigos. En marzo de 1939 el quinto prototipo demostró el potencial del Ju 88 al establecer un nuevo récord mundial de velocidad en vuelo para los aviones de su clase, consiguiendo completar un circuito cerrado de 1.000 km entre Dessau y el *Zugspitze* –el pico más elevado de los Alpes alemanes– a una velocidad media de 517 km/h.

Pero a lo largo de los 12 meses posteriores a la carta de Göring de septiembre de 1938 la producción en masa del Ju 88 no consiguió alcanzar el ritmo previsto. De hecho ni siquiera llegó a alcanzar ritmo alguno. Los prototipos que tanto habían impresionado al *Generalfeldmarschall* estaban muy lejos de estar preparados para entrar en producción en serie. Y para sumarse al habitual surtido de problemas iniciales que inevitablemente aquejan a cualquier nuevo diseño, los elementos reaccionarios del RLM habían impuesto durante ese plazo que, a pesar de todo, el *Wunderbomber* debía estar equipado con armamento defensivo. Todavía más perjudicial fue la decisión de equipar al Ju 88 con frenos de picado, permitiéndole así operar como bombardero de ataque en vuelo nivelado de alta velocidad *y* como bombardero en picado.

El resultado final de esta intromisión oficial en el desarrollo del diseño básico fue no sólo la reducción de la velocidad máxima en 65 km/h, sino que las esperanzas de Göring de establecer un flujo continuo de ejemplares del nuevo bombardero para equipar a sus unidades operativas quedaron frustradas.

Así pues, el 1 de septiembre de 1939, en lugar de la esperada "potente flota de bombarderos Ju 88", la Luftwaffe se embarcó en la II Guerra Mundial con, exactamente, 12 ejemplares del bimotor Junker prestando servicio en primera línea.

Además, el término "primera línea" era un tanto equívoco. Pocos días antes, esta docena de aparatos estaba formando parte de la unidad

Walter Storp, que estuvo al mando de la escuadrilla de alerta del I/KG 30 en Westerland, fotografiado durante la última etapa de la guerra cuando ostentaba el empleo de Major, llevando al cuello las Hojas de Roble con la Cruz de Caballero. En 1942 Storp se convirtió en el primer *Kommodore* de la KG 6, y también prestó servicio durante un breve período como *General der Kamplflieger*.





Un Ju 88A-1 del I/KG 30, el primer *Gruppe* que entró en acción con el *Wunderbomber* sobre el mar del Norte. Esta fotografía está tomada al anochecer, posiblemente después de regresar de una de aquellas misiones. Obsérvese el freno de picado ampliado situado bajo el ala. Aunque identificado como el avión "4D+BB" perteneciente a la *Gruppenstab*, este aparato lleva la insignia normalmente asignada al 1er *Staffel*...

experimental *Erprobungskommando* 88, la encargada de probar el bombardero en condiciones de servicio y de desarrollar los procedimientos de entrenamiento adecuados. La víspera del comienzo de las hostilidades, 12 tripulaciones seleccionadas habían sido destacadas junto con sus aviones del *Ekdo.* 88 para ser transferidas a Jever, desde donde operarían bajo las órdenes de su recién nombrado *Staffelkapitän*, *Hauptmann* Helmut Pohle, bajo la designación de 1/KG 25.

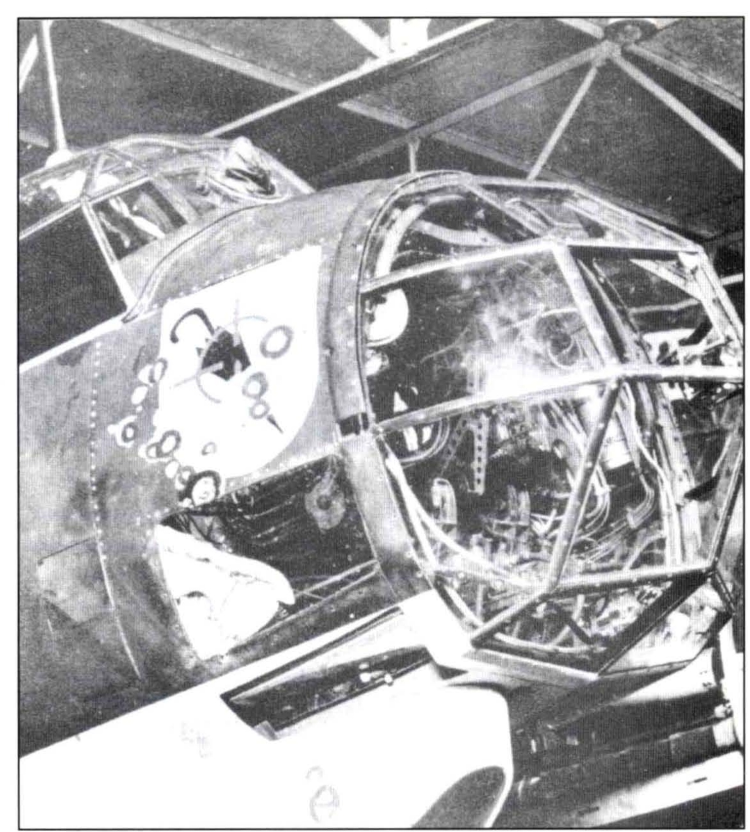
Cuarenta y ocho horas después de que las tropas de Hitler emprendiesen el avance hacia el interior de Polonia, Gran Bretaña declaró la guerra a Alemania. Como respuesta inmediata, aquel mismo 3 de septiembre, la *Luftflotte* 2 –el Mando establecido en el interior de Alemania, y responsable de la defensa del noroeste del país– elevó el estatus de uno de sus Estados Mayores especiales *(Stab des Generals z.b.V.)* al rango de una *Flieger-Division*.

Mandada por el *Generalleutnant* Hans Ferdinand Geisler desde su Cuartel General en Blankenese, a orillas del río Elba, la 10ª *Flieger-Division* tenía como misión principal la lucha contra el tráfico marítimo, más concretamente, su misión era encontrar y destruir unidades de la Royal Navy, que entrasen o navegasen por el Mar del Norte. La principal fuerza de ataque de Geisler estaba constituida por los bombarderos Heinkel He 111 de la KG 26, conocida como la *Geschwader* "León". Pero como más de la mitad de los efectivos de esta unidad estaban ocupados en aquel momento participando en la ofensiva contra Polonia, la docena de Ju 88 del 1/KG 25 con base en Jever fue integrada en la División de Geisler para reforzar su algo escaso orden de batalla. Sin embargo el jefe de la *Luftflotte* 2 tenía otras ideas distintas. El *General der Flieger* Helmut Femy estaba firmemente convencido de que sería una grave equivocación lanzar al combate de esa manera, en pequeños grupos, a una unidad nueva y desentrenada, a bordo de unos aviones que todavía estaban oficialmente siendo sometidos a pruebas técnicas. En consecuencia, ordenó la retirada del 1/KG 25 de nuevo al Este, a Greifswald, en Pomerania, a la base del *Ekdo.* 8, donde ya se estaba formando una segunda *Staffel* operativa de seis Ju 88, el 2/KG 25.

El 7 de septiembre de 1939, la efímera KG 25 desapareció de las filas de la Luftwaffe cuando estas dos *Staffeln*, a las que poco después se uniría una tercera, recibieron una nueva designación convirtiéndose en el I/KG 30. El nuevo *Gruppe* comenzó un febril período de preparación. Pero, como explicaría más adelante su *Gruppenkommandeur*, *Hauptmann* Helmut Pohle, "El General Felmy hizo una concesión. Permitió que una escuadrilla de alerta permaneciese en el Oeste. Estos cuatro aparatos, bajo el mando del *Leutnant* Walter Storp, se trasladaron desde Jever hasta Westerland, en la isla de Sylt. El General prometió que cuando la flota inglesa hiciese su siguiente aparición, la escuadrilla alerta no permanecería inactiva. A pesar de todo, rechazó mi sugerencia de que el *Gruppe* al completo fuese empleado en cualquier acción futura".

El General no sólo se limitó a mantener firme la rienda a un subordinado demasiado ansioso por entrar en acción. Sus firmes convicciones también le impulsaron a escribir al Alto Mando en Berlín reclamando prudencia. Advirtió que el nuevo Ju 88 no debía ser empleado en pequeñas dosis. Había que tener paciencia, al menos hasta que una *Geschwader* al completo –un mínimo de 100 aviones– fuese declarada operativa y estuviese lista para lanzar un ataque en masa.

Pero Göring no tenía esa paciencia ni tampoco compartía sus convicciones. Aquel asunto del Ju 88 ya había durado lo suficiente. El *Wunderbomber* necesitaba un éxito para ganarse su reputación, y lo necesitaba de inmediato. La ocasión no tardaría en presentarse.



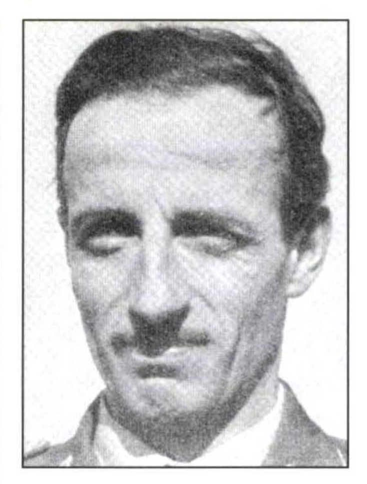
... y un examen más de cerca de la insignia en cuestión, que representa el famoso paraguas de Chamberlain –un motivo utilizado con frecuencia en la heráldica de la Luftwaffe durante los primeros meses de la guerra para representar a Inglaterra– con un visor de bombardeo alemán superpuesto. Sin embargo, en este caso ese mismo visor parece haber sido el objetivo, como atestiguan los impactos de metralla indicados con círculos causados por la deflagración cercana de un proyectil antiaéreo.

La mañana del 26 de septiembre de 1939 un hidroavión Dornier Do 18 del 2(F)/106 que había despegado de Norerney estaba patrullando el mar del Norte. De pronto, a través de un claro entre las nubes, el observador avistó la delatora estela de un gran buque que navegaba a gran velocidad. Cuando el Do 18 siguió orbitando sobre el único claro de la sólida cubierta de nubes, otros dos buques pesados más aparecieron en su campo de visión.

La tripulación del hidroavión se había tropezado con algunas de la principales unidades de la Home Fleet británica. Los cruceros de combate *Hood* y *Renown*, acompañados por el portaaviones *Ark Royal*, junto con un escuadrón de cruceros y destructores de escolta, habían sido enviados para servir de protección a un segundo escuadrón de cruceros que escoltaba al submarino *Spearfish* –que había sido gravemente dañado frente a las costas de Dinamarca y no podía sumergirse– en su viaje de regreso a Inglaterra a través del Mar del Norte. También en las proximidades, prestando apoyo en profundidad se encontraban los acorazados *Nelson* y *Rodney*.

La noticia del avistamiento fue transmitida a la base, donde no se perdió ni un momento para alertar a las tripulaciones de los bombarderos que estaban en Sylt. Sus órdenes eran claras y concisas: "Enemigo localizado en cuadrícula 4022. Aviones de reconocimiento de largo alcance mantienen el contacto. Atacar con bombas de 500 kg".

Los primeros en despegar, a las 12:50 horas, hora local, fueron nueve He 111 del 4/KG 26. Aproximadamente diez minutos más tarde les siguieron los cuatro Ju 88 de la "escuadrilla de alerta" del I/KG 30. Uno de los pilotos de Ju 88 era el *Gefreiter* (soldado aviador de primera clase) Carl Francke. Su escasa graduación militar no se correspondía



Un retrato de Carl Francke publicado en un periódico contemporáneo a mediados de octubre de 1939, en cuyo pie se leía "Ascendido de *Gefreiter* a *Leutnant*". Todavía no había estallado la burbuja.

con la experiencia y las auténticas habilidades de Francke. En realidad era un ingeniero cualificado, un técnico en aeronáutica y un muy experto piloto civil de pruebas. Como jefe del programa de pruebas técnicas del Ju 88 en Rechlin, conocía aquel avión de arriba abajo. En agosto de 1939, se presentó voluntario para el servicio militar integrándose en el *Erprobungskommando* 88, a las órdenes de un viejo amigo suyo, el *Hauptmann* Helmut Pohle.

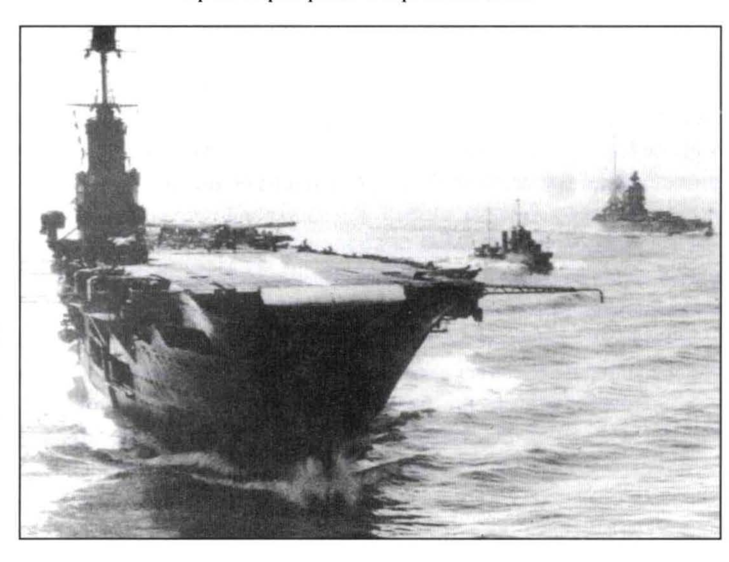
Tras haber cambiado su mono blanco civil por el traje de vuelo reglamentario con un solo galón en cada manga, el antiguo piloto de pruebas era el candidato natural para capitanear uno de los cuatro Ju 88 que esperaban el momento de recibir su bautismo de fuego.

El 26 de septiembre el *Gefreiter* Carl Francke hacía el número tres al despegar:

"Despegamos poco después de las 13:00 horas. Como un experimentado lobo de mar de la aviación, volé a una altura de 500 metros, ya que un espeso banco de nubes continuo se extendía por encima de nosotros. A esta altitud tenía más posibilidades de localizar a la flota enemiga".

"A la hora prevista, casi al minuto, los buques aparecieron ante nosotros. Eran auténticos pesos pesados, exactamente como habían informado los aparatos de reconocimiento. Como nos dirigíamos directamente hacia ellos, viré ligeramente para colocarme en una mejor posición de ataque y ascendí a 3.000 metros. Esto nos situó por encima de la capa de nubes, lo cual significaba que el portaaviones era invisible en el momento de iniciar el picado. Cuando volvimos a salir de entre las nubes comprendí inmediatamente que el ataque no podía tener éxito. El objetivo no estaba centrado en mis visores de puntería".

Debido a sus anteriores experiencias en Rechlin, Francke conocía totalmente no sólo las posibilidades del Ju 88, sino también sus limitaciones. Sabía que su objetivo estaba demasiado lejos del punto de mira para poder corregir su rumbo durante el picado, y que no había otra alternativa más que abortar el ataque y hacer un segundo intento. Mientras ascendía de nuevo hacia la seguridad de las nubes, su mente registró la ausencia de respuesta por parte del portaaviones.



La pesadilla de Francke. En lugar de proporcionar un contundente golpe de propaganda, el portaaviones HMS *Ark Royal*, al que aquí vemos acompañado por uno de sus destructores de escolta y un acorazado de clase Nelson, continuó siendo una espina clavada en el costado del Eje hasta que terminó siendo hundido por el U-81 en el Mediterráneo en noviembre de 1941.



Las operaciones contra el tráfico marítimo en el mar del Norte al comienzo de la guerra establecieron la pauta de una larga asociación entre las *Geschwader* "Águila" y "León". Aquí vemos, en Noruega durante la primavera de 1940, a un Ju 88 del II/KG 30 compartiendo un aeródromo con un He 111 del 2/KG 26.

De hecho, los miembros de la tripulación del *Ark Royal* habían estado observando con interés los movimientos de Francke, pero habían confundido la desconocida silueta del Junker con la de un Lockheed Hudson, y estaban maravillados ante la maniobrabilidad del nuevo bimotor americano del Mando Costero. Hasta que un despierto marinero que estaba en el telémetro no avisó a su oficial de que "Los Hudson no llevan esas malditas cruces negras bajo las alas", nadie se percató de lo que en realidad estaba sucediendo.

Cuando Francke reapareció de entre las nubes unos ocho minutos después, los artilleros antiaéreos del *Ark* ya le estaban esperando:

"Inicié el segundo ataque desde una altura de 2.700 metros. Esta vez, cuando salí de entre las nubes, estaba casi encima del objetivo. Todo lo que hacía falta era un pequeño ajuste. Los disparos de las piezas antiaéreas del buque lo hacían parecer como un gigantesco letrero luminoso. Pero no llegaron a alcanzarnos".

"A la altitud correcta presioné el botón de lanzamiento de bombas. La primera bomba explotó en el agua a unos 20 metros del objetivo, pero la segunda alcanzó al buque en el costado de estribor."

"Por desgracia, en el momento del impacto, yo estaba totalmente ocupado recuperando el avión del picado, pero la tripulación informó que había visto una espesa nube de humo negro y señales de incendio."

"Los aviones del escuadrón de reconocimiento no habían perdido de vista al portaaviones. Aunque permanecía con la flota, estaba pronunciadamente escorado y, aparentemente, era incapaz de seguir un curso constante."

"Al día siguiente, cuando la flota volvió a ser avistada, los dos cruceros de batalla estaban solos y no había rastro del portaaviones. Había desaparecido."

Pero el *Ark Royal* no se había hundido. Sincronizando sus movimientos a la perfección su capitán había ordenado un brusco giro de timón, que hizo que el buque se saliese de la trayectoria de caída de la bomba de casi 500 kg. El proyectil –que un oficial comparó con "el tamaño de un autobús de Londres"– estalló al impactar con el mar a menos de cinco metros de la proa del *Ark*.

Se elevó una enorme muralla de agua y espuma que se estrelló contra el extremo anterior de la cubierta de vuelo. El casco se estremeció con la explosión mientras el portaaviones se levantaba sobre las aguas, sacudiéndose violentamente antes de volver a nivelarse. Efectivamente adquirió cierta inclinación a estribor, pero lentamente se enderezó hasta volver a nivelar su quilla.

El jefe de los portaaviones, Vicealmirante L. V. Wells, que enarbolaba su insignia en el *Ark*, quitó importancia al ataque diciendo que lo único que había conseguido había sido "romper algunos platos y salpicarnos con un poco de agua".

El *Leutnant* Walter Storp, que había sido testigo de la explosión de la bomba de Francke, tuvo una suerte aún más cruel. Consiguió un impacto directo sobre el crucero de combate *Hood,* pero su bomba rebotó contra las amuras blindadas del buque sin llegar a detonar, dejando sólo como prueba de su paso un gran desconchón de pintura gris que puso al descubierto el metal pintado de rojo que había debajo.

Mientras tanto, los menos veloces Heinkel del 4/KG 26 habían encontrado en las proximidades al escuadrón de cruceros, al cual atacaron desde baja cota pero sin conseguir ningún impacto.

Fue el mensaje que Francke transmitió por radio a la base, sólo cautamente optimista y expresado en palabras cuidadosamente medidas, lo que iba a provocar su ruina: "Ataque de bombardeo en picado contra portaaviones con dos bombas SC 500; primera, fallo cayendo cerca del buque; segunda, posible impacto en cuarto de popa. Resultados no observados".

Aquello era suficiente para el Alto Mando de la Luftwaffe en Berlín. El *Ark Royal* fue declarado hundido y la maquinaria de propaganda se puso en marcha.

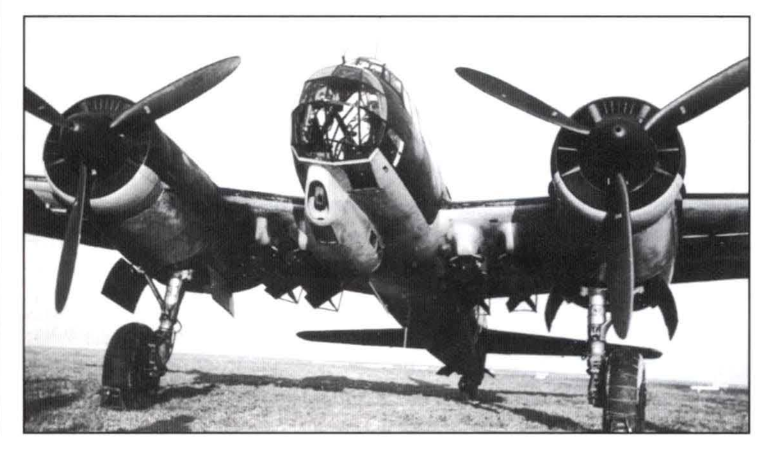
Cuando, a últimas horas de aquella tarde, Pohle aterrizó en Esterland, Francke estaba desesperado. Cuatro semanas de servicio militar se fueron por la borda cuando el soldado aviador recibió a su llegada, no de su oficial superior, sino de su viejo amigo: "¡Por el amor de Dios, Pohle!¡Nada de eso es cierto!¡Ayúdame a salir de este embrollo!".

Pero ya era demasiado tarde. Al día siguiente un comunicado de la Wehrmacht anunciaba al mundo entero el hundimiento del portaaviones. Y Francke recibió un telegrama:

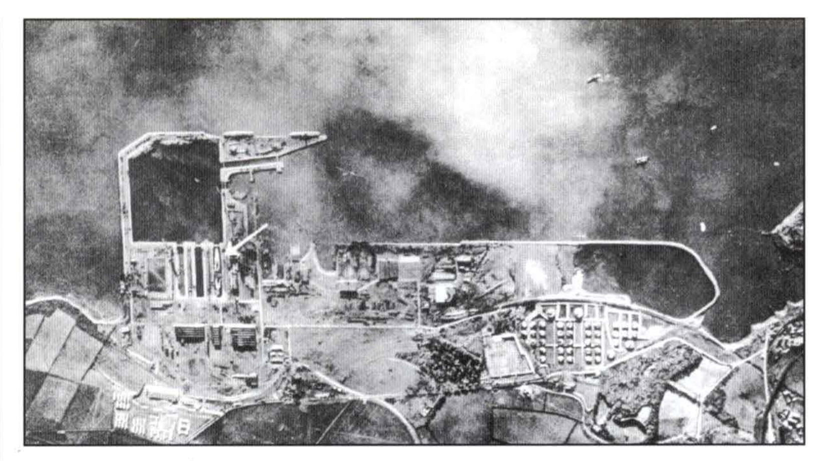
"Le felicitó por su ataque contra el portaaviones británico, que fue ejecutado con gran rapidez y coronado con un bien merecido éxito. Por este magnífico hecho de armas, yo, como su Comandante en Jefe de la Luftwaffe, le asciendo con efectos inmediatos al empleo de Teniente. Por su extraordinaria valentía ante el enemigo le concedo, en nombre del Führer, Comandante Supremo de la Wehrmacht, las Cruces de Hierro de Segunda y de Primera Clase.

Generalfeldmarschall Göring".

El nombre de Francke, el héroe a la fuerza, se hizo famoso. Pero cuando salieron a la luz las evidencias de que el *Ark Royal* no sólo seguía a flote, sino que estaba totalmente intacto, su reputación se deterioró inmediatamente. No todo el mundo adoptó ante el asunto una actitud como la que aparentemente mostró Göring. Algunos de los oficiales compañeros de Francke se burlaban abiertamente de su ascenso y de la condecoración que se le había impuesto por algo que no había hecho. Francke regresó a Rechlin para seguir realizando vuelos de prueba, pero siguió siendo atormentado a causa de los sucesos del 26 de septiembre de 1939.



Esta imagen de un Ju 88A-1 muestra claramente el visor de bombardeo *Lofte* instalado en la góndola ventral y los soportes externos de bombas bajo las secciones interiores de las alas.



Tras haber conseguido rebasar la entrada del puerto, la ancha figura de un gran buque, posiblemente el *Hood*, está amarrada a salvo en el arsenal de Rosyth. Esta fotografía fue tomada por un avión de reconocimiento de la Luftwaffe.

Mucho antes de que el *Ark Royal* terminase sucumbiendo ante un torpedo de un U-boote en el Mediterráneo en noviembre de 1941, Francke había llegado a un estado en el que según confesó a un todavía entonces neutral periodista americano estaba considerando la posibilidad del suicidio. Evidentemente, lo pensó mejor, y en lugar de ello se presentó voluntario para otro destino operativo, para acabar perdiendo la vida en el Frente del Este.

El malogrado ataque de Francke contra el *Ark Royal* significaba que el Ju88 no había conseguido todavía el éxito que Göring demandaba de él. En esta primera etapa de la guerra el único teatro de operaciones donde podía conseguirse ese éxito era la zona del Mar del Norte que se extendía entre Gran Bretaña y Noruega, una zona a la cual los pilotos de la Luftwaffe se referían como *das nasse Dreieck* (el triángulo mojado o aguado).

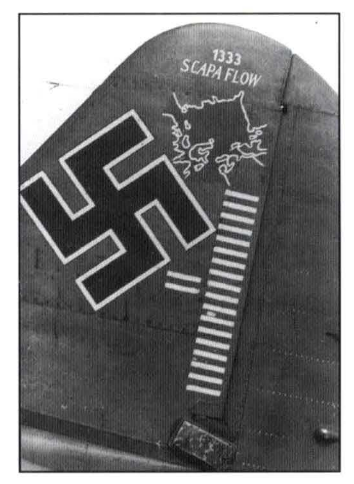
En otras dos salidas armadas posteriores no se consiguió nada más que la primera baja confirmada de un Ju 88 a causa de la acción del enemigo. Un aparato del 3^er^ *Staffel* fue dañado por los disparos antiaéreos procedentes de los buques de la Humber Force de la Royal Navy frente a las costas del extremo meridional de Noruega el 9 de octubre, y se estrelló en el mar cuando estaba a punto de llegar a la seguridad de la costa alemana.

El Comandante en Jefe evidentemente decidió que era necesario dar un nuevo empujón. La mañana después de ocurrir este último incidente, el *Gruppenkommandeur* del I/KG 30 fue llamado a presentarse en una reunión de alto nivel en el RLM, en Berlín. El mensaje de Göring fue breve y al grano:

"Pohle, necesitamos tener éxito ahora. Sólo hay unos cuantos buques ingleses que nos dificultan las cosas. El *Repulse*, el *Renown*, quizás también el viejo *Hood*, además, claro está, de los portaaviones. Pero una vez que estén fuera de nuestro camino, el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* de nuestra Marina dominarán los mares hasta el océano Atlántico".

Helmut Pohle aseguró al *Generalfeldmarschall* que sus pilotos sólo estaban aguardando la ocasión. Y esta vez se lo tomó en serio. El I/KG al completo se trasladó a Westerland donde quedó en estado de alerta permanente.

La ocasión se presentó al cabo de una semana. El 15 de octubre un avión de reconocimiento que realizaba una patrulla rutinaria, localizó un crucero de combate británico, al que creyó identificar como el *Hood*, frente a las costas escocesas. A primera hora de la mañana siguiente el buque fue avistado de nuevo cuando estaba a punto de entrar en el Estuario de Forth. A las 09:30 horas Pohle recibió por teléfono las órdenes de Jeschonnek, en Berlín. El Jefe de Estado Mayor añadió una advertencia. Siguiendo "instrucciones personales del Führer", Pohle no debía bajo



Cuando las defensas de la RAF lo permitían, los aviones de reconocimiento de la Luftwaffe mantenían una estrecha vigilancia sobre la actividad naval tanto en el estuario de Forth como en Scapa Flow. El avión Wk-Nr 1333, perteneciente a un *Staffel* de reconocimiento que no ha podido ser identificado, muestra indicios evidentes de haber estado en Scapa, según indica el nombre y el mapa. No obstante no está claro si las 20 barras de misión se refieren a repetidas visitas a aquella base naval realizadas por la misma tripulación o si se trata del total del *Staffel*.

ninguna circunstancia atacar al *Hood* si ya se encontraba amarrado en puerto. En aquel momento, las hostilidades entre Alemania y Gran Bretaña estaban sólo en su séptima semana, y aquella era todavía, en cierto modo, una "guerra de caballeros" y no se permitía a los bombarderos de ningún bando atacar a los barcos del otro cuando estaban en puerto por temor a causar víctimas civiles.



A punto de pasar bajo el puente de ferrocarril del estuario de Forth, los cruceros *Southampton* y *Edinburgh* están siendo atacados por los Ju 88 de Pohle. Cuando esta fotografía fue publicada por primera vez en un diario alemán, la Isla de Inch Garvie –visible a la sombra del tramo central del puente– estaba indicada como una columna de humo producida por un impacto directo sobre el puente. En esta copia se ha intentado borrar la letra a marcada sobre la isla.

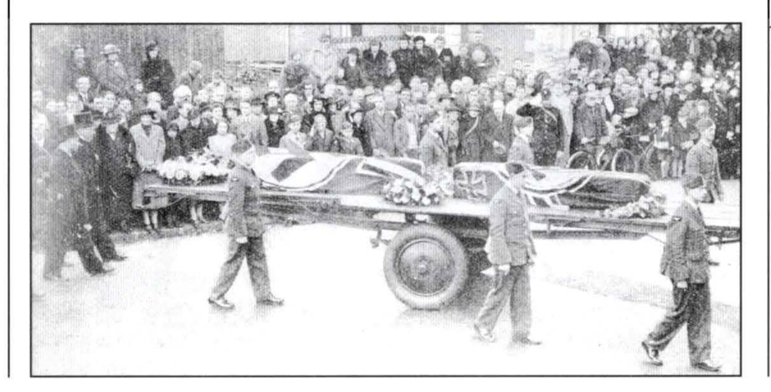
A las 11:00 horas el *Hauptmann* Pohle despegó de Westerland al frente de sus 15 Ju 88 para emprender el vuelo de dos horas de duración a través del mar del Norte:

"Volamos en formaciones en V de a tres muy separadas, ya que nos habían dicho que no había escuadrones de Spitfire en Escocia".

Pero, como sucedería con demasiada frecuencia a lo largo de los meses siguientes, la inteligencia de la Luftwaffe estaba gravemente equivocada. De hecho había al menos tres escuadrones de Spitfire en las proximidades de la zona del objetivo, además de otros dos de Gladiator. Pero Pohle tuvo un golpe de suerte. La estación local de radar había sufrido un importante fallo de alimentación de energía eléctrica y los Ju 88 no fueron detectados hasta que los observadores terrestres pudieron verlos volando a 4.000 metros sobre sus cabezas. Los cazas de la RAF recibieron la orden de despegar inmediatamente, pero Pohle dispuso de unos pocos preciosos minutos para posicionar su fuerza para el ataque.

Allá abajo, el puente de Forth proyectaba su inconfundible sombra sobre las aguas del estuario bañadas por el sol. En su extremo norte, a poca distancia aguas arriba, estaba el arsenal naval de Rosyth; y allí, recortándose claramente a su entrada, estaba la inconfundible forma ancha de un crucero de combate. Los bombarderos habían llegado demasiado tarde.

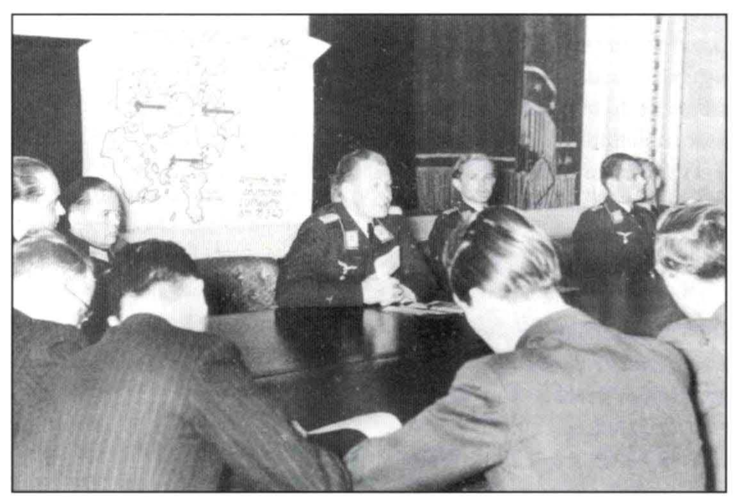
"Un objetivo estacionario, perfecto para un bombardeo en picado –recordaría después Pohle con cierto arrepentimiento– pero se nos había



"Cuando la guerra era todavía una guerra de caballeros." Dos miembros de la tripulación de Pohle reciben honores militares –con la *Reichskriegsflagge* envolviendo sus féretros y una escolta de la RAF, además del respetuoso saludo del *bobby* que está en segundo plano– mientras son llevados a un cementerio cercano a Edimburgo.

El único Ju 88 que no consiguió regresar del ataque contra Scapa Flow del 16 de marzo de 1940 fue este aparato, que se extravió y terminó estrellándose en la isla danesa de Laaland. A pesar de que según los informes se trataba de un avión perteneciente al 3/KG 30, obsérvese la familiar insignia que está sobre la góndola motriz derecha del Junkers.





Aparte de la única baja sufrida, la incursión contra Scapa Flow del 16 de marzo fue considerada como un gran éxito. Como era costumbre en la época, las tripulaciones participantes celebran una conferencia de prensa posterior a la misión. El *Hauptmann* Dönch, que está sentado a la izquierda bajo el mapa de la base naval, parece satisfecho de ceder la palabra al *Oberleutnant* Magnussen.

prohibido terminantemente atacar a aquel pato sentado."

Pero había otros objetivos, estos legítimos –entre los que estaban dos cruceros y varios destructores– que todavía estaban en las aguas abiertas del estuario, justo debajo del puente. Pohle eligió a uno de los cruceros, el *Southampton* de 9.100 toneladas, e hizo que el morro de su *Anton-Kurfürst* se inclinase lanzándose a un abruto picado de 80 grados.

"De pronto, se produjo un potente crujido cuando el techo de la cúpula se desprendió, arrastrando consigo al ametrallador trasero."

Pohle no estaba seguro de si el daño había sido causado por el fuego antiaéreo enemigo o por un fallo estructural; estos fallos habían ocurrido en más de una ocasión durante las pruebas de picado en Rechlin, y, al parecer, no todos los problemas del Junker habían sido eliminados. A pesar del huracán que soplaba en sus oídos, Pohle mantuvo el aparato en su rumbo y consiguió colocar su bomba de 500 kg directamente en el *Southampton*.

Lo mismo que la bomba que había alcanzado al *Hood* tres semanas antes, no llegó a explotar. En lugar de ello, atravesó limpiamente las tres cubiertas del *Southampton* antes de salir por su costado y hundir una lancha que estaba amarrada junto a él. El *Wunderbomber* se había cobrado su primera víctima, ¡aunque quizás ésta no era del calibre que Göring había deseado!

Cuando Phole sacaba al bombardero de su picado casi vertical, su radiotelegrafista gritó dando un terrible aviso: "¡Una *Kette* de Spitfire nos ataca!".

"Ni siquiera tuve ocasión de hacer maniobra defensiva alguna –escribiría Pohle después–, nuestro motor izquierdo fue alcanzado casi inmediatamente y había empezado a echar humo. Viré en dirección a mar abier-



El *Oberstleutnant* Loebel (a la derecha) con un grupo de sus pilotos, entre los que se encuentra, en el centro con el casco de vuelo, el *Hauptmann* Fritz Dönch, *Gruppenkommandeur* del I/KG 30. A juzgar por las bastante serias expresiones de los tripulantes ataviados con el traje de vuelo, se trata de una conferencia previa a una misión, en lugar de un triunfante regreso después de una incursión coronada por el éxito.

to, con la esperanza de llegar hasta el *Hörnum*, un barco de rescate que nuestra Marina había posicionado frente a la costa escocesa."

Pero Pohle no llegó a conseguirlo. Los tres Spitfire del 602º Sqn. viraron disponiéndose a efectuar una segunda pasada. Su fuego cruzado acabó con la vida de dos de los miembros de su tripulación y también puso fuera de acción el ya dañado motor izquierdo. El Junker continuó su vuelo durante 12 millas más (20 km) sufriendo otros ataques en el curso de los cuales fue herido el observador, antes de que Pohle se viese obligado a descender sobre el mar frente a Fife Ness. Fue el único miembro de la tripulación que sobrevivió, y pasó los seis años siguientes como prisionero de guerra.

El *Leutnant* Horst von Riesen fue también perseguido por Spitfire, pero consiguió llegar hasta Westerland con un solo motor en funcionamiento; mientras que los Spitfire consiguieron derribar a un segundo Junker a cuatro millas (6 km) al norte de Port Seton.

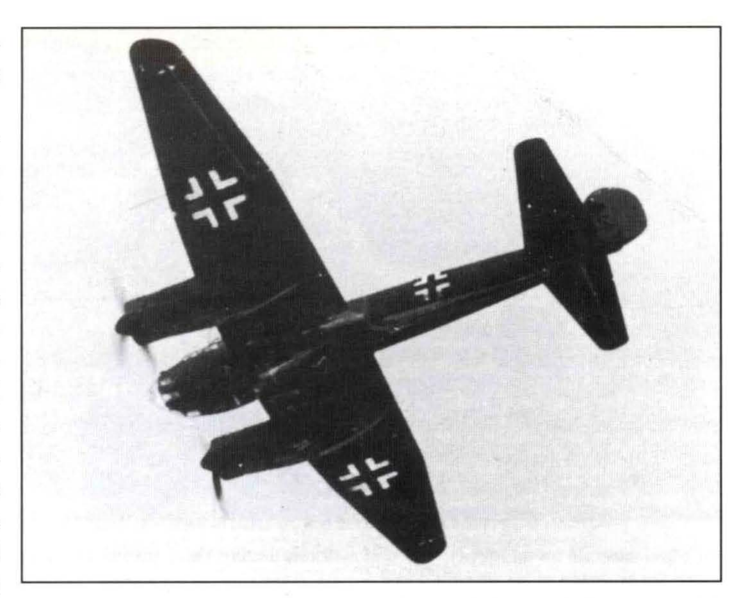
Al día siguiente, 17 de octubre, cuatro Ju 88 del I/KG 30, encabezados por su nuevo *Gruppenkommandeur, Hauptmann* Firtz Dönch, despegaron de Westerland para atacar Scapa Flow, la base principal de la Royal Navy en las islas Orkney. Cuando llegaron allí, se encontraron el puerto casi desierto, porque la Home Fleet se había retirado a la seguridad de Loch Ewe, en la costa oeste de Escocia tras la atrevida incursión del U-47 que había conseguido penetrar dentro de la base naval sólo



Aquí vemos fotografiado al que posiblemente era el más famoso entre todos los pilotos de Ju 88, *Oberleutenant* Werner Baumbach, al que le está siendo impuesta la Cruz de Caballero por su extraordinario comportamiento durante la campaña de Noruega. Sus posteriores éxitos espectaculares en operaciones contra el tráfico marítimo le valdrían en 1941 la adición de las Hojas de Roble, y en 1942 las Espadas. Al igual que Storp, el *Oberleutnant* Baumbach fue uno de los primeros ases de bombarderos de la guerra que posteriormente ocuparía el cargo de *General der Kampflieger*. Al terminar la guerra estaba al mando de la KG 200.

72 horas antes, y que había dado como resultado el hundimiento mediante torpedos del acorazado *Royal Oak*.

El único buque de cualquier tamaño que quedaba en Scapa era el inutilizable *Iron Duke*, un viejo y parcialmente desmantelado acorazado que estaba fondeado cerca de la base naval, en la isla de Hoy. Una de las bombas de uno de los Junker, que falló por poco, le produjo graves daños bajo la línea de flotación, y el venerable *Duke* tuvo que ser remolcado hasta aguas poco profundas donde quedó encallado. A cambio, los disparos antiaéreos derribaron a uno de los atacantes. El aparato del 2º *Staffel* que estalló al estrellarse en la isla de Hoy, fue el primer avión de la Luftwaffe que se estrelló físicamente sobre suelo británico durante la II Guerra Mundial.



La angulada y predadora silueta del Ju 88 se hizo muy familiar para los tripulantes de los buques aliados, tanto de guerra como mercantes, que apoyaban a las fuerzas terrestres durante la desafortunada campaña de Noruega.

Con los buques principales de la Home Fleet retirados de donde podían sufrir daño, el I/KG 30 tuvo que buscar otros objetivos. A pesar del empeoramiento del tiempo –el invierno de 1939-1940 iba a ser el más severo en muchos años– el *Gruppe* continuó montando operaciones ofensivas ocasionales, la mayoría de las cuales resultaron infructuosas. Pero el 13 de noviembre, durante una incursión contra las instalaciones militares de la islas Shetland, donde se encontraba la base de hidroaviones de la RAF en Sullom Voe, el I/KG 30 puso su pequeño grano de arena en la escalada de la nueva guerra aérea en Europa lanzando las primeras bombas que caían sobre Gran Bretaña desde 1918. Las cuatro explotaron en campo abierto sin causar daño alguno; la única baja conocida fue un conejo. De hecho, la desafortunada criatura, cuya fotografía fue ampliamente distribuida por la prensa nacional, ya estaba muerta antes (¡había sido adquirida a toda prisa en la carnicería de la localidad y colocada en uno de los cráteres de bomba con fines propagandísticos!).

Al comenzar el mes de diciembre se había formado un segundo *Gruppe* operativo con personal procedente de la nueva unidad de instrucción de Ju 88 (*Lehrgruppe* 88) al ser declarado operacional el II/KG 30 en diciembre de 1939. El mes siguiente se creó el III/KG 30 de forma similar. Estos dos nuevos *Gruppen*, junto con la recientemente establecida *Geschwaderstab* bajo el mando del *Oberstleutnant* Walter Loebel (anteriormente *Kommandeur* del I/KG 26) establecieron inicialmente su base en Barth, en la costa del Báltico. Con la KG 30 ahora con su plantilla al completo, y con unos efectivos parejos a los de la KG 26, se estableció una división clara del trabajo. A lo largo de las semanas anteriores, pequeños grupos de Ju 88 del I/KG 30 habían operado a menudo en conjunción con formaciones más numerosas de He 111 de la *Geschwader* "León". Ahora esta última se concentraría principalmente en el tráfico marítimo mercante, dejando a los Ju 88 de la recién creada *Geschwader* "Águila" la tarea de atacar a las unidades de la Royal Navy. Pero durante los dos primeros meses de 1940, el I/KG 30 iba a ser la única uni-



La tripulación de un Ju 88A -1 examina su mapa antes de salir a la próxima misión. Todos llevan trajes de vuelo ligeros abrochados mediante cremallera, y dos de ellos han tenido la precaución de ponerse sus arneses de paracaídas.

dad que continuase la lucha sobre el Mar del Norte, sufriendo en este plazo una serie de bajas.

NORUEGA

La 10ª *Flieger-Division*, el embrión del mando aéreo activado al comienzo de las hostilidades con Gran Bretaña para realizar misiones anti-buque en el Mar del Norte, había sido elevado a la categoría de *Korps* tras sólo un mes de existencia. Ahora, muy reforzado, el nuevo X *Fliegerkorps*, todavía bajo el mando del *Generalleutnant* Geisler, controlaba todas las unidades de la Luftwaffe –más de 1.000 aviones, incluyendo una importante fuerza de transporte– que se habían reunido para la invasión de Noruega.

Se preveía que las fuerzas navales y aéreas británicas reaccionarían inmediatamente ante la acción de la Wehrmacht contra Noruega, y, como reconocidos expertos del X *Fliegerkorps* en la lucha contra el tráfico marítimo, los Ju 88 de la KG 30 fueron mantenidos en estado de alerta en Sylt para salir al paso de cualquier amenaza materializada por los buques de superficie procedentes del otro lado del Mar del Norte. Incidentalmente, Westerland también servía de base al Z/KG 30, un *Staffel* semiautónomo equipado con los primeros ejemplares de la variante de caza pesado Ju 88C del bombardero básico Ju 88A. Aunque durante las semanas posteriores fueron empleados principalmente como *Zerstörer* de largo alcance, el Z/KG 30 actuó ocasionalmente en conjunción con los bombarderos de los tres *Gruppen* principales. Al término de la campaña de Noruega, todas las conexiones con la *Geschwader* de procedencia quedaron cortadas cuando el Z/KG 30 quedó integrado en las fuerzas de caza nocturna con la denominación de 4/NJG 1.

Como se había previsto, cuando se conoció la noticia del ataque alemán contra Noruega a primeras horas del 9 de abril de 1940, la reacción británica fue inmediata. Buques de la Home Fleet, que ya estaban en mar abierto dirigiéndose hacia el Norte, cambiaron su rumbo dirigiéndose hacia el Sur, en dirección a Stavanger, y a las unidades pesadas de la Kriegsmarine que habían sido detectadas en aquella zona. Y precisamente era para prever aquella eventualidad para lo que se había mantenido en reserva a la KG 30.

La totalidad de los 47 Ju 88 de los tres *Gruppen* despegaron desde Westerland durante las primeras horas de la tarde del 9 de abril. Después de una hora de vuelo, el primero de ellos avistó a los buques británicos al suroeste de Bergen. En la acción que siguió, que fue descrita como "el mayor combate aeronaval de la guerra hasta aquel momento", los Junker reclamaron haber conseguido impactos directos contra dos cruceros. El *Southampton*, de 9.100 toneladas de desplazamiento, y el más pequeño *Galatea* resultaron ambos dañados, al igual que el destructor *Gurkha*, que también fue tan gravemente alcanzado que se hundió cuatro horas después.

Una espeluznante experiencia de combate no parece haber amedrentado el espíritu de este alegre joven *Feldwebel*.



Para entonces, la segunda oleada de Ju 88, acompañados por los Heinkel de la KG 26, habían atacado también a la flota consiguiendo impactos contra un acorazado y un crucero pesado. Y de nuevo en esta ocasión estuvieron muy cerca de alcanzar el centro de la diana: el acorazado *Rodney* fue alcanzado por una bomba, que no llegó a penetrar en su cubierta acorazada de 150 mm de grosor, y las bombas que le cayeron cerca dañaron al crucero pesado *Devonshire*, así como al *Glasgow* y al *Sheffield*.

Aunque desprovistos de cobertura aérea, los artilleros antiaéreos de los buques llevaron a cabo una magnífica defensa, consiguiendo derribar a cuatro de los Ju 88, entre los cuales estaba el pilotado por el *Hauptmann* Siegfried Mahrenholtz, *Gruppenkommandeur* del III/KG 30.

En las últimas horas de la tarde siguiente 19 Ju 88 de los *Gruppen* I y II volvieron a despegar de Westerland y pusieron rumbo al Noroeste. Sin embargo, en esta ocasión, su objetivo no eran los buques de la Home Fleet que todavía navegaban por el mar del Norte. Su objetivo eran los depósitos de aceite y combustible de la flota en su base de Scapa Flow. El ataque comenzó al anochecer y, durante el mismo, dos Junker más fueron abatidos por los disparos antiaéreos británicos.

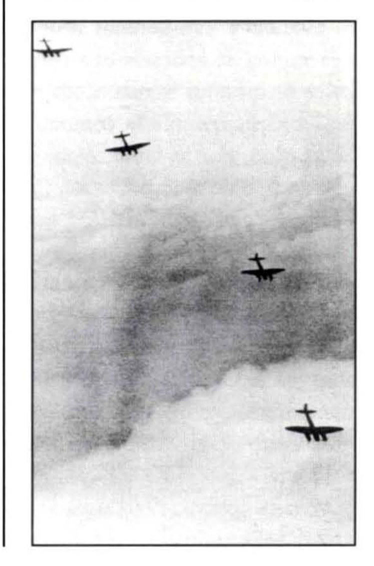
Al día siguiente, 11 de abril, elementos de la *Geschwader* comenzaron a trasladarse al sur de Noruega. A lo largo de las semanas siguientes realizaron una serie de operaciones de reconocimiento armado mientras el foco de la campaña terrestre se iba desplazando lentamente hacia el norte. Pero la Luftwaffe no era la protagonista exclusiva de la actividad aérea sobre el mar del Norte. La RAF estaba desempeñado un papel cada vez más importante en la lucha por Noruega, y ya había llevado a cabo varias incursiones de bombardeo contra los aeródromos ocupados por la Luftwaffe.

El 17 de abril la lucha adquirió una nueva dimensión cuando Stavanger-Sola fue sometido a un prolongado bombardeo antes del alba a cargo de los cañones de ocho pulgadas del crucero *Suffolk*. Aunque el buque y su escolta de destructores se retiraron antes de que amaneciese, no consiguieron escapar a la venganza de los alemanes. Los primeros en dar con la reducida fuerza naval fueron los Heinkel del I/KG 26, que habían despegado del mismo aeródromo de Sola para perseguir a sus recientes atormentadores. Al parecer, los dos impactos con que informaron haber alcanzado al *Suffolk* consiguieron un efecto muy escaso.

El verdadero daño fue infligido después por los Ju 88 del II/KG 30 que llegaron de Westerland. Interceptaron a los buques que intentaban huir a unas 60 millas (996 km) de las costas de Noruega. Es muy probable que el crucero hubiese sido hundido por los cuidadosamente sincronizados ataques lanzados por la docena de Junker, si no hubiese sido por la repentina aparición de un número igual de Blenheim de la RAF que realizaban una misión desde su base temporal de Lossiemouth, en Escocia.

La agresiva pasada en picado realizada por los aparatos británicos rompió la formación alemana. Pero los británicos no eran cazas de largo alcance, se trataba de un escuadrón de bombarderos que se dirigían a bombardear Stavanger-Sola como continuación del anterior bombardeo naval. Su intervención fue totalmente fortuita –una reacción instintiva por parte de su líder al ver la difícil situación en que se encontraban los

Un cuarteto de Ju 88 demuestra las excelentes capacidades del aparato para el picado. Con toda probabilidad esta fotografía es una imagen tomada durante una demostración para el fotógrafo. En acción, en lugar de seguirse los unos a los otros de esta forma, los pilotos solían atacar desde todos los puntos de la brújula para confundir y malograr la puntería de los artilleros antiaéreos enemigos.



buques de guerra–. Tras unos breves y caóticos minutos las tres partes implicadas en este encuentro casual siguieron sus caminos por separado. Los Junker del II/KG 30 regresaron a Westerland y los Blenheim del 107º Sqn. reanudaron su vuelo rumbo a Sola para realizar el bombardeo a gran altura que se les había ordenado, mientras que el *Suffolk* consiguió arribar de regreso a Scapa, donde llegó el 18 de abril con su alcázar inundado.

Al llegar esta etapa de la campaña, las fuerzas terrestres anglofrancesas estaban desembarcando en puntos clave de la costa central de Noruega, principalmente en Aandalsnes y Namsos, a ambos lados de Trondheim. Esta ciudad, la tercera más importante de Noruega, junto con Narvik –más al norte y que era el puerto de suministro donde se embarcaba el mineral de hierro sueco para el Reich– habían sido ocupadas por los invasores. Sobre estos dos enclaves alemanes aislados, que los aliados intentaban desesperadamente reconquistar, fue donde operarían los Ju 88 de la KG 30 durante el resto de su participación en la conquista de Noruega.

El 18 de abril, el mal tiempo impidió que aviones del I *Gruppe* realizasen un reconocimiento armado sobre Namsos, pero 24 horas después localizaron un convoy francés que llevaba refuerzos. Una *Kette* de Ju 88 atacó a uno de los dos cruceros de escolta, el *Emil Bertin*, consiguiendo causarle daños tan graves que se vio obligado a retirarse a Scapa. El 21 de abril, el II/KG 30 se anotó un éxito más modesto al hundir un par de patrulleros antisubmarinos en Aandalsnes.

Aquel mismo 21 de abril, se produjo la aparición en combate de una segunda unidad de Ju 88. Casi durante los ocho primeros meses de guerra la KG 30 había sido la única *Geschwader* que operó con el *Wunderbomber* contra el enemigo. Sin embargo, durante ese tiempo, otras varias unidades habían comenzado la trasformación al ir aumentando lentamente el rendimiento de las cadenas de montaje de los nuevos bimotores Junker.

Entre las primeras que habían comenzado a ser reequipadas estaba la *Lehrgeschwader* 1. La LG 1, como su nombre implica (*Lher* significa algo parecido a "de instrucción"), se estableció originalmente para evaluar y evolucionar procedimientos operativos para la nueva generación de aparatos que entraron en servicio en la Luftwaffe a finales de los años treinta. Cada uno de los *Gruppen* que la componían había sido, por lo tanto, equipado con un tipo de avión diferente; por ejemplo, cazas, bombarderos, bombarderos en picado, etc. Pero la conversión gradual al Ju 88, comenzada a principios de 1940, era el comienzo de un proceso de estandarización del que la unidad surgiría transformada en una ortodoxa –y de gran éxito– *Geschwader* de bombarderos.

Pero en abril de 1940, a este programa de reequipamiento todavía le

El Ju 88A "4D+AA" era la montura del *Oberstleutnant* Walter Loebel, el primer *Geschwaderkommodore* de la KG 30. Obsérvese el fondo del escudo con la insignia de la unidad del águila lanzándose en picado, que estaba diagonalmente dividido por franjas de los colores del *Gruppe* que eran, empezando por la parte superior, rojo, blanco y amarillo.



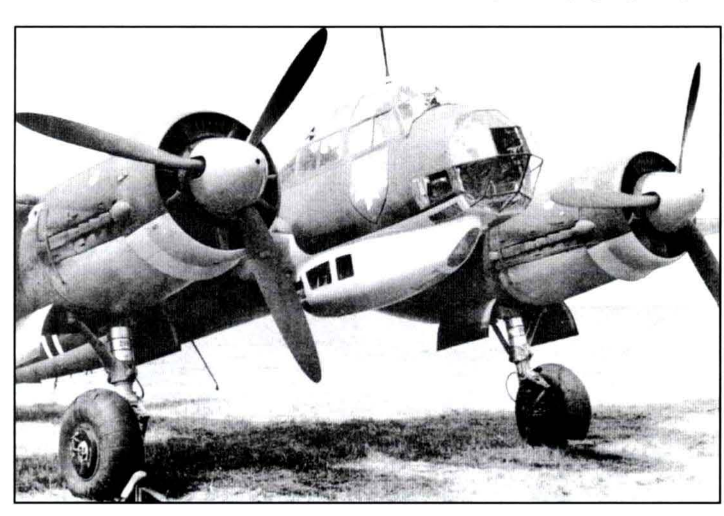
quedaba mucho para estar completado. El III/LG1 estaba todavía equipado con una mezcla de He 111 y Ju 88 cuando fue trasladado a Noruega para participar en las últimas etapas de la campaña. Una de las primeras operaciones del *Gruppe* –llevada a cabo el 21 de abril– estaba dirigida contra objetivos terrestres situados a lo largo de la línea de ferrocarril que enlazaba Trondheim con el sur del país.

Cuarenta y ocho horas después, una fuerza combinada compuesta por unas dos docenas de Junker pertenecientes tanto a la KG 30 como al III/LG 1 regresaron a la zona de Aandalsnes para atacar al tráfico marítimo en los fiordos. Aunque reclamaron el hundimiento de un pequeño vapor noruego, el fuego antiaéreo derribó a uno de los aparatos de la LG 1.

El 25 de abril fue un día de considerable actividad. A primeras horas de la tarde, los Ju 88 del III/LG 1 unieron sus fuerzas con los Heinkel de la *Lehrgeschwader* para bombardear el lago helado de Lesjaskog, a unas 30 millas (48 km) hacia el interior de Aandalsnes, que estaba siendo utilizado como pista de aterrizaje provisional por los cazas británicos. Durante una posterior salida similar, una formación mixta atacó el tráfico marítimo aliado en los fiordos en la parte de la ciudad que daba al mar. En esta ocasión el III/LG 1 perdió un segundo Junker, que, según los informes, fue derribado por un caza de largo alcance Blenheim del 254º Sqn. La mayor parte de la atención del I/KG estuvo también centrada en la misma zona, con la única excepción de una sola *Kette* que había sido enviada, sin éxito alguno, contra el acorazado *Warspite,* que había sido avistado a 50 millas (80 km) de la costa.

A lo largo de los días siguientes, los Ju 88 de la KG 30 y del III/LG 1 hundieron varios buques pequeños de bandera noruega. Para entonces, la situación de las tropas aliadas al norte y al sur de Trondheim se estaba haciendo insostenible. Incapaces de reconquistar la ciudad en un movimiento de tenaza coordinado, según lo previsto, y sufriendo el continuo hostigamiento de la Luftwaffe, se tomó la decisión de "reembarcar lo antes posible a las fuerzas que habían desembarcado en Namsos y Aandalsnes".

La evacuación de Aandalsnes se completó el 1 de mayo. Los Ju 88 del II/KG 30 atacaron a uno de los cruceros de la Royal Navy que protegían



Un nuevo emblema se une a las filas de las unidades de Ju 88: el famoso "Edelweiss" de la KG 51.

la partida de los convoyes, pero sin conseguir éxito alguno. Namsos sería abandonada dos días después. Sin embargo, para entonces, los Junker de la KG 30 y del III/LG 1 –junto con muchos de los *Gruppen* de Heinkel implicados en la campaña– habían sido retirados de Noruega en preparación para la inminente invasión de Francia y los Países Bajos.

Como nota final de la participación de los Ju 88 en la conquista de Noruega, y en aras de la continuidad, tal vez sea procedente mencionar ahora que un destacamento del II/KG 30 regresó a la región algo más de una quincena después (en el momento álgido de la *Blitzkrieg* en el Oeste) para participar en el último acto del drama noruego: la batalla de Narvik.

El 16 de mayo cuando los Junker intentaron efectuar un bombardeo en picado contra los buques de guerra británicos que apoyaban la lucha de las tropas terrestres en la ciudad, los Skua del Fleet Air Arm (Arma Aérea de la Flota británica) del 803° Escuadrón aeronaval, embarcado a bordo del *Ark Royal,* derribaron dos aparatos del 6° *Staffel*. Pero a pesar de sus bajas, el papel de la Luftwaffe en Narvik, al igual que a lo largo de toda la campaña, resultaría decisivo. Los Ju 88 estaban en el aire a diario, atacando objetivos navales y situados en tierra. El último punto de apoyo aliado en Escandinavia no podía resistir, y a lo largo de los cinco días que precedieron al 8 de junio fueron evacuados 25.000 hombres. El último convoy que partió fue escoltado por el *Ark Royal*.

Durante la tarde del 9 de junio, una *Kette* de aparatos del 6/KG 30 encontró a este grupo de buques cuando ya estaba en alta mar. Concentrándose sobre el portaaviones, los tres pilotos efectuaron ataques de bombardeo en picado, pero sin conseguir resultados. Al igual que Carl Francke antes que ellos, también habían fracasado al intentar hundir al *Ark*... aunque con mucha menos publicidad.

Francia y los Países Bajos

La campaña de Noruega ha sido descrita posteriormente como "un ataque preventivo secundario". Aunque esto es una simplificación exagerada, es innegablemente cierto que los ojos del Führer estaban firmemente

Un aparato de la KG 51 llega a casa para descansar, descendiendo suavemente hacia su alargada sombra tras otro duro día de combate sobre Francia.





El *Emil-Ludwig* del 3/KG 51, al que aquí vemos en una base aérea francesa capturada, sobrevivió a la campaña de Francia, pero sería uno de los diez aparatos de la unidad del "Edelweiss" que no consiguieron regresar de una incursión contra la zona de Portsmouth el 12 de agosto de 1940.

fijos en el Oeste y en su viejo enemigo: Francia.

Durante los meses del invierno de 1939-1940 –el período de la llamada "Guerra de los confetis"– se produjo una rápida expansión de las filas de la Luftwaffe. Pero el aumento de efectivos, y la introducción de nuevos modelos de aviones, no se había llevado a cabo de una forma equilibrada. El número de Ju 88 entregados a las unidades de combate estaba todavía lejos de representar la "potente flota" que había exigido Göring un año antes del comienzo de las hostilidades.

Cuando la KG 30 y la LG 1 regresaron a Alemania a principios de mayo de 1940, constituían, con mucho, la mayor concentración de bombarderos Junker presente en el Frente occidental (incluso a pesar de que sólo un *Gruppe* de la segunda de estas unidades había abandonado sus anteriores Heinkel). Junto a ellos, y formando parte de la *Luftflotte* 2 desplegada en el flanco norte de la inminente ofensiva (pero subordinado a un *Fliegerkorps* distinto) el III/KG 4 todavía no había terminado de ser reequipado con el Ju 88.

La fuerza de la Lfl. 2 con seis *Kampfgruppen* de Ju 88 (cuatro equipados por completo y dos parcialmente, sumando un total de más de 100 aparatos en servicio) era, no obstante, cinco veces superior a la desplegada por la vecina *Luftflotte* 3 en el sur de Alemania. Allí un solo *Gruppe*, el II/KG 51, era totalmente operativo con el Ju 88. Al comienzo de la campaña en el Oeste, el I/KG 51 estaba todavía en mitad del proceso de transformación desde el He 111 y, junto con los dos *Gruppen*, contribuiría con sólo 22 aparatos operativos a los primeros asaltos de la Batalla de Francia.

Quizás resulte interesante señalar que, por esta época, estaban entrando en servicio las primeras versiones de reconocimiento del Ju 88, demostrando una vez más, al igual que después haría el Mosquito de la RAF, que el diseño básico del Junker era altamente adaptable y era perfectamente adecuado para desempeñar diversas misiones. Todos, excepto dos de los diez *Staffeln* de reconocimiento de largo alcance repartidos entre las *Luftflotten* 2 y 3, que operaban en el Frente occidental, utilizaban dos o tres de los nuevos Ju 88 junto con sus habituales Heinkel o Dornier.

La *Blitzkrieg* contra Francia y los Países Bajos comenzó a primeras horas del 10 de mayo de 1940. Como Polonia el otoño anterior, el primer objetivo de esta nueva "guerra relámpago" era neutralizar el poder aéreo enemigo. En el flanco norte de los ejércitos invasores, los *Kampfgruppen* de Ju 88 de la *Luftflotte* 2 iban, por tanto, a hacer uso de sus demostradas habilidades para el bombardeo en picado, pero esta vez no contra buques. En lugar de ellos, deberían llevar a cabo ataques puntuales contra las defensas antiaéreas que protegían los aeródromos holandeses y belgas.



Al irse trasladando cada vez más hacia el interior de la Francia ocupada, las condiciones de vida se fueron haciendo cada vez más espartanas. Aquí vemos a hombres de la FBK *(Flughafenbetriebskompanie:* Compañía de servicios de aeródromo) agregada a la unidad cavando trincheras en medio de la pradera despajada que servía como pista de aterrizaje avanzada. A diferencia de los "hombres de negro", que eran únicamente responsables del mantenimiento de los aviones, el personal de la FBK vestía un uniforme de color claro.

Los Junker hicieron bien su trabajo, ya que las fuerzas aéreas holandesa y belga fueron duramente castigadas a lo largo de este primer día de guerra a gran escala en el Oeste. Pero los *Gruppen* de Ju 88 no consiguieron escapar indemnes.

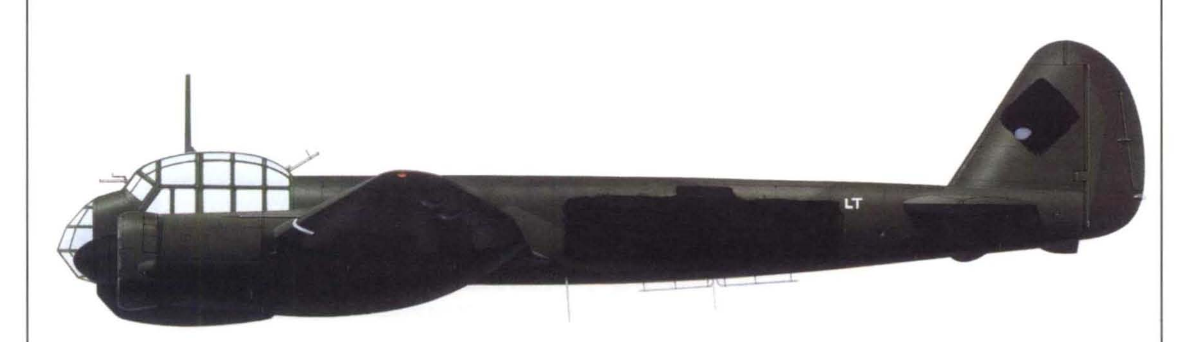
La docena de bajas sufridas por los Ju 88 el 10 de mayo serían las más numerosas sufridas en un solo día a lo largo de toda la campaña. El 11 de mayo, todos los aviones regresaron a salvo de los ataques realizados contra los Países Bajos. Pero 24 horas después, se produjeron varios encuentros frente a la costa holandesa entre los Junker y cazas de la RAF procedentes del Reino Unido (entre los que se encontraban los biplazas Defiants). Aunque las fuentes consultadas difieren sobre los detalles exactos, parece ser que dos aparatos de la KG 30 fueron derribados, uno de los cuales fue abatido por los cazas, y el otro, por el fuego antiaéreo naval, mientras que un avión del III/LG 1 escapó al encuentro con sólo pequeños daños.

A últimas horas del 14 de mayo, los holandeses empezaron a negociar su rendición. Para aquel momento los *Gruppen* de Ju 88 habían centrado su atención en el norte de Bélgica, apoyando el avance de las tropas terrestres y atacando objetivos situados en la costa.

También fue en aquel momento, cuando el II/KG 30 fue retirado de la campaña. Mientras las expertas tripulaciones del reforzado 6º *Staffel* regresaban a Noruega y a los combates en torno a Narvik, el resto del *Gruppe* se retiró a su base de tiempo de paz, Perleberg, para someterse a un programa de entrenamiento concentrado para sus nuevos miembros. Este programa se prolongó a lo largo de la mayor parte del mes, y culminó con unos ataques de bombardeo en picado simulados contra el viejo acorazado de la I Guerra Mundial *Essen*, que había sido reconstruido y servía en el Báltico como buque-blanco controlado por radio.

El 18 de junio, la Luftwaffe sufrió las últimas dos bajas en combate de Ju 88 (que ascendieron a un total de 80) producidas durante la invasión de los Países Bajos y Francia. Aquella campaña no podía durar mucho más tiempo, porque el mariscal de Francia Pétain ya había anunciado su petición de un armisticio. El 18 de junio tomaban tierra en París-Orly los primeros aviones del I/KG 51. Dos días después se les uniría el resto de la *Geschwader* en otros aeródromos próximos a París. Las tripulaciones tardaron poco en aprovechar su proximidad a la capital francesa. Pero tendrían poco tiempo para disfrutar de la compañía de las bailarinas de Pigalle, o para divertirse en los bares de revista pícara de Montmartre.

Como declaró en tono de desafío el primer ministro Winston Churchill, "la batalla de Francia ha concluido. La batalla de Inglaterra está a punto de comenzar".



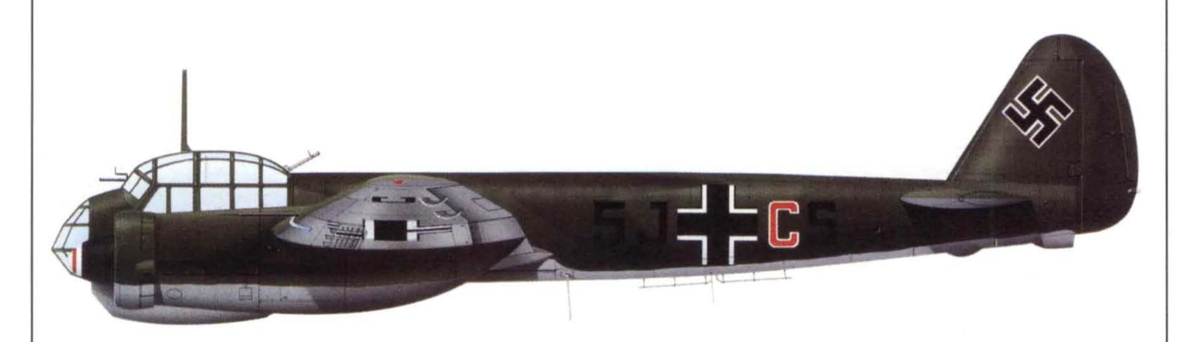
Ju 88A-5 "V4+LT" del 9/KG 1 *Hindenburg*, Roye/Amy, abril de 1941

Al *Theodor-Ludwig* del III/KG 1, un típico ejemplo del anonimato adoptado por la mayoría de los *Gruppen* de Junker durante el período más intenso del *Blitz* nocturno, se le ha aplicado una generosa cantidad de pintura al temple negra en sus superficies inferiores y sobre sus marcas distintivas e insignias. Sólo las pequeñas letras "LT" de la parte posterior del fuselaje dan una pista de su identidad. Sin embargo, la mayoría de las *Geschwader* y/o *Gruppen* se resistían a cubrir con pintura sus emblemas de unidad, y aunque, en este caso está oculto, en las letras "LT" estaba pintada una reproducción de la firma de Hindenburg bajo la ventanilla del piloto.



Ju 188E "U5+EM" del 4/KG 2 *Holzhammer*, Münster-Handorf, enero de 1944

Cuando el II/KG 2 fue reequipado con el Ju 188E durante el invierno de 1943-1944, sus primeros aparatos llevaban el acabado estándar al estilo marítimo a franjas curvadas de color azul gris sobre el fondo verde pardo. Obsérvense también la insignia nacional y los códigos de unidad reglamentarios de aquel período.



Ju 88A-1 "5J+CS" del 8/KG 4 *General Wever* Kirchhellen, junio de 1940

La mayoría de los primeros Junker del III/KG 4, como éste que lleva un acabado casi de libro de texto con los emblemas e insignias correspondientes al período de la *Blitzkrieg* en el Oeste, llevaban, al parecer, las cruces del fuselaje con borde estrecho al estilo del período de preguerra (que volvieron a ser adoptadas hacia el final de la guerra junto con esquemas de camuflaje de baja visibilidad; obsérvese que la letra de identificación individual del avión, "C", es de color rojo con reborde blanco, una combinación de color que se repetía en las puntas de las ojivas de las hélices.



Ju 188E "CP" de la 6/KG 2 *Holtzhammer*, Münster-Handorf, abril de 1944

Una vez empeñados en la operación *Steinbock*, a muchos aviones del II/KG 2 se les aplicó un esquema de camuflaje más adecuado para las operaciones nocturnas, superficies inferiores en negro mate con superficies superiores de color azul-gris (RLM 76), estas últimas con las formas rotas mediante la aplicación de una configuración de color en dos tonos. Las cruces del fuselaje llevaban un estrecho borde, mientras que las pequeñas letras de código de la *Geschwader*, "U5" y la esvástica de la cola se omitían a veces por completo.



Ju 188E "3E+EL" del 3/KG 6, Chievres, octubre de 1943

Los primeros Ju 188E del I/KG 6 fueron entregados entre finales del verano y principios del otoño de 1943 con un acabado de camuflaje diurno estándar, pero pronto fueron sometidos al mismo tratamiento que los Ju 88 que les habían precedido en el *Blitz* nocturno de 1940-1941: todas las zonas de color claro fueron inmediatamente cubiertas con pintura de un tono negro mate. El *Emil-Ludwig* del 3^er^ *Staffel* está bien preparado para su próxima correría nocturna sobre Inglaterra.



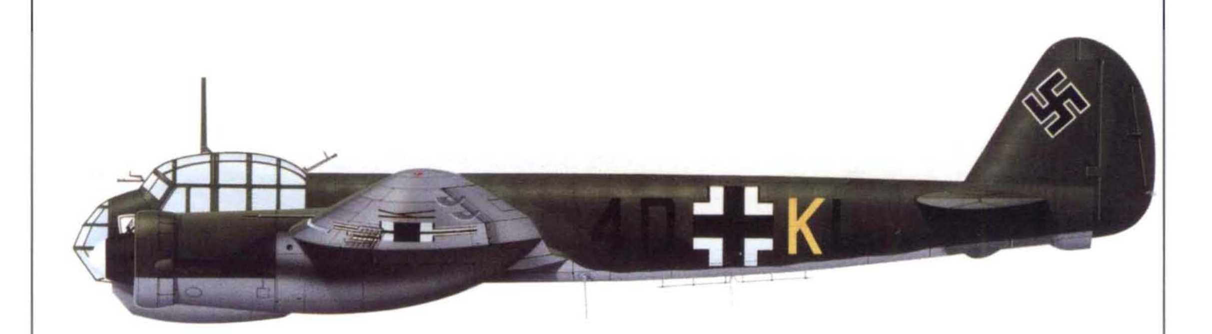
Ju 188A-14 "3E+NS" del 8/KG 6, Melsbroek, febrero de 1944

A diferencia del I *Gruppe*, el II y el III/KG 6 siguieron estando equipados con Ju 188 a lo largo de la ofensiva *Steinbock* de principios de 1944. Al "NS", con un acabado básico de bombardero nocturno de color verde oscuro (70/71) en las superficies superiores y negro en las superficies inferiores, se le han aplicado además manchas de color azul-gris 76 sobre todas las superficies superiores, una práctica muy extendida en los aparatos del III *Gruppe* a lo largo de este período. Nótense también los códigos pintados de color gris y la cruz del fuselaje en un tono degradado con borde estrecho.



Ju 88A-1 "4D+BA" del *Stab* de la KG 30, Trondheim-Vaernes, abril de 1940

Representado durante la campaña de Noruega, este aparato del *Stabstaffel* estaba probablemente entre los primeros que fueron entregados a la KG 30, ya que combina una *Balkenkreuz* con borde estrecho con la pronunciada línea de demarcación entre las superficies de camuflaje inferiores y superiores, lo cual era una característica de algunos de los primeros Junker que entraron en servicio. Obsérvese también la insignia con el "Águila lanzándose en picado" con los tres colores de los tres *Gruppen* que componían la unidad pintados en el fondo del escudo.



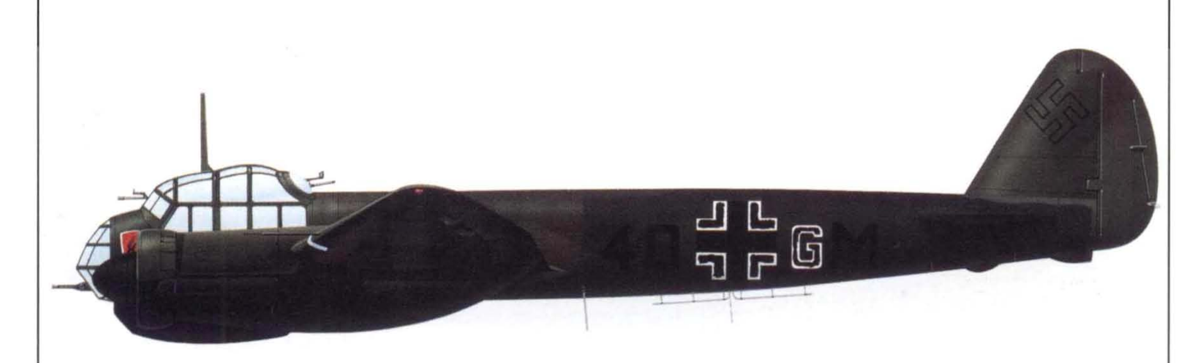
Ju 88A-5 "4D+KL" del 3/KG 30, Aalborg, agosto de 1940

La KG 30 tenía su base en Aalborg, en Dinamarca, durante la mayor parte de la Batalla de Inglaterra. Este aparato del I *Gruppe* (obsérvese el fondo blanco de la insignia de la *Geschwader)* estuvo entre los que no regresaron de la desastrosa incursión del 15 de agosto a través del mar del Norte, y se estrelló tras intentar un aterrizaje forzoso cerca de Birdlington después de haber sido atacado por un Hurricane I del 73º Sqn. pilotado por el Sgto. A. L. McNay.



Ju 88A-5 "4D+AD" del *Stab* del III/KG 30, Eindhoven, septiembre de 1940

El paso de la KG 30 de la *Luftflotte* 5 a la *Luftflotte* 2 no redujo su número de bajas. El escudo amarillo indica que este aparato pertenece al III *Gruppe*. De hecho, como indica el código del fuselaje, es el avión que pilotaba el *Gruppenkommandeur* Major Hackbarth (que casualmente también era el yerno del jefe de la *Luftflotte* 2, *Generalfeldmarschall* Kesserling), cuando se vio obligado a aterrizar en las aguas poco profundas frente a la costa de Pagham el 9 de septiembre después de haber sido atacado por Spitfire del 603° Sqn.



Ju 88A "4D+GM" del 4/KG 30, Lister, marzo de 1943

La KG 30 regresó otra vez a Noruega, donde participó de forma muy activa en la lucha contra los convoyes del Ártico. Pero también actuó ocasionalmente sobre el mar del Norte, atacando por la noche el tráfico marítimo costero británico. Este aparato armado con cañones, perteneciente al II *Gruppe*, con emblemas en tonos degradados, cuyas superficies inferiores han sido temporalmente pintadas de negro y con protectores en las toberas de escape, fue destacado al sur de Noruega para participar precisamente en este tipo de operaciones.



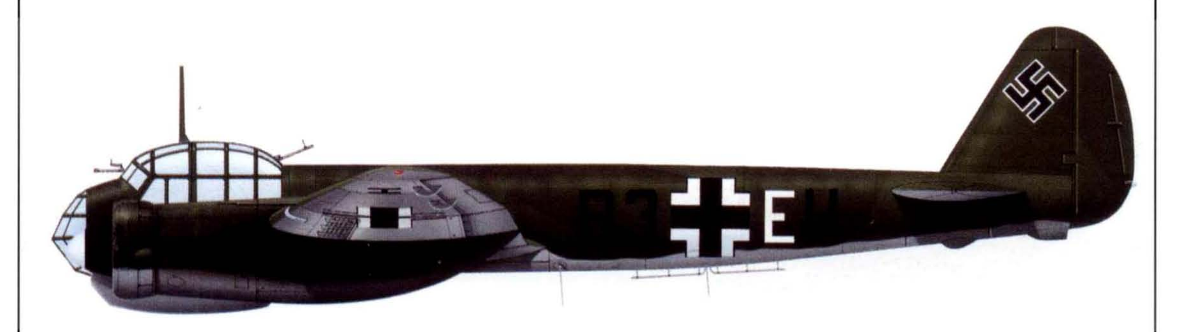
Ju 88A-1 "9K+AB" de la *Stab* del I/KG 51 *Edelweiss* Melun-Vilaroche, agosto de 1940

Este es otro aparato pilotado por un *Gruppenkommandeur*, en esta ocasión el pilotado por el del I/KG 51, *Hauptmann* Kurt von Greiff durante las etapas finales de la batalla diurna de Inglaterra. Obsérvense las prominentes ojivas de las hélices pintadas de blanco (características del I *Gruppe)* y la estrecha franja blanca alrededor del borde del carenado del radiador, que probablemente servía para indicar que el avión pertenecía a la *Stabskette*.



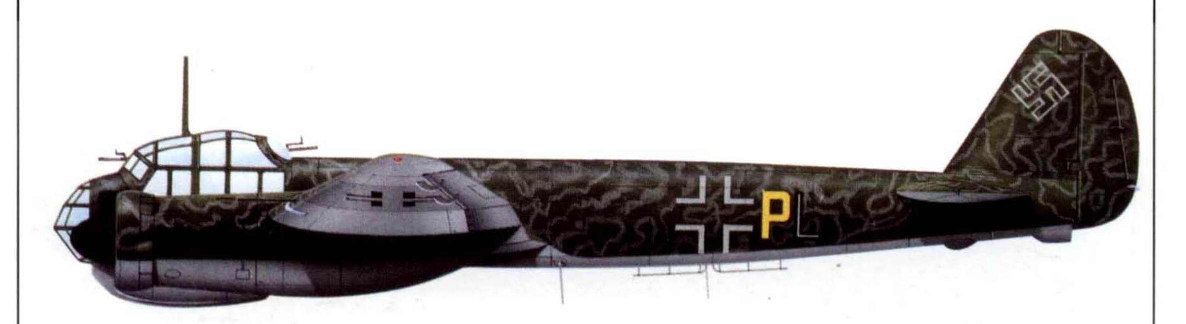
Ju 88A-1 "9K+GR" del 7/KG 51 *Edelweiss*, Brétigny, noviembre de 1940

Contrastando radicalmente con el aparato anterior, este A-1 totalmente ennegrecido participó evidentemente en el *Blitz* nocturno. Este acabado temporal podría haberle proporcionado cierta protección en la oscuridad sobre Inglaterra, pero el destino del *Gustav-Richard* era encontrar su final sobre Francia y a la luz del día. Inexplicablemente estalló durante un vuelo doméstico cerca de París el 18 de noviembre, provocando la muerte del *Unteroffizier* Meissner y su tripulación.



Ju 88A-1 "B3+EH" del 1/KG 54 *Totenkopf*, Evreux, agosto de 1940

El "B3+EH" (Wk-Nr. 4079), un representante de los aviones de la KG 54 durante la Batalla de Inglaterra, fue otro aparato que más adelante encontraría su final sobre Francia. Se estrelló al sureste de Ruán el 6 de octubre de 1940 después de sufrir una avería en el motor cuando regresaba de una incursión nocturna sobre Londres. Los cuatro miembros que componían su tripulación se salvaron saltando en paracaídas.



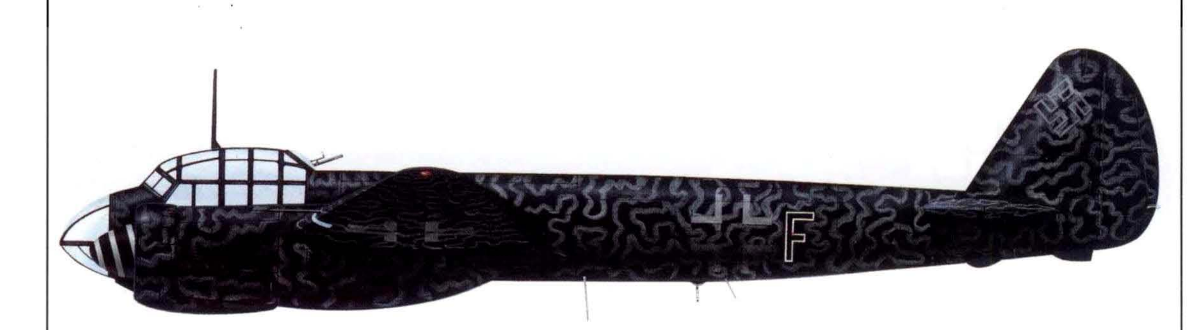
Ju 88A-4 "B3+PL" del 3/KG 54 *Totenkopf*, Jever, abril 1944

Tras más de dos años en el teatro de operaciones del Mediterráneo, el I/KG 54 fue llamado al norte de Alemania para participar en la ofensiva *Steinbock*. El Wk-Nr. 14124 estaba todavía resplandeciente con su camuflaje marítimo (aunque la característica "calavera" de la *Geschwader* ha sido suprimida para ocultar la evidencia del reciente traslado) cuando despegó con dirección a Londres la noche del 18 al 19 de abril. Tras ser alcanzado por disparos antiaéreos sobre la capital (que inutilizaron el motor izquierdo y muchos de los instrumentos de vuelo, incluida la brújula), el *Unteroffizier* Brandt pugnó durante otros noventa minutos esforzándose por llegar a Holanda antes de hacer un aterrizaje sobre la panza en la pista de un pobremente iluminado aeródromo... ¡en Essex!



Ju 88S-1 "Z6+BH" del 1/KG 66, Avord, abril de 1944

Pocas unidades llevaron tan lejos el arte del anonimato como los señaladores-guías del I/KG 66. Este Ju 88S con camuflaje nocturno, implicado en la ofensiva *Steinbock*, tiene una densa capa de manchas grises sobre todas sus superficies superiores de color azul-gris. La insignia nacional sigue siendo prominente, pero el código de cuatro dígitos del avión, "Z6+BH", casi está perdido en el empenaje vertical de cola, a la derecha de la esvástica. Sin embargo, obsérvese que la letra individual "B" todavía ha sido trabajosamente pintada en el correcto color blanco correspondiente al *Staffel*.



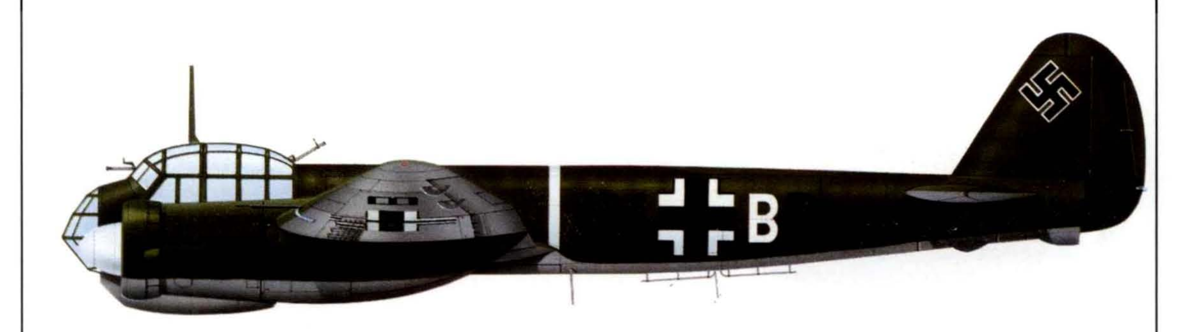
Ju 88S-3 "Z6+FH" del 1/KG 66, Dedesdorf, diciembre de 1944

Tras haber sobrevivido a la campaña de Normandía, el I/KG 66 se retiró al norte de Alemania a través de Bélgica y Holanda. Para entonces operaba también con un reducido número de S-3, a la mayoría de los cuales –si no a todos– se les aplicó un acabado en negro 76. Antes de que se lanzase la contraofensiva de las Ardenas, a estos aparatos se les aplicó un esquema de camuflaje a base de franjas curvadas de color azul gris 76 tanto sobre las superficies superiores como sobre las inferiores. Esto les ayudaba a confundirse con el boscoso terreno cubierto por la nieve de la zona, pero al mismo tiempo conseguía ocultar todos los distintivos excepto la letra individual pintada en el lateral del fuselaje.



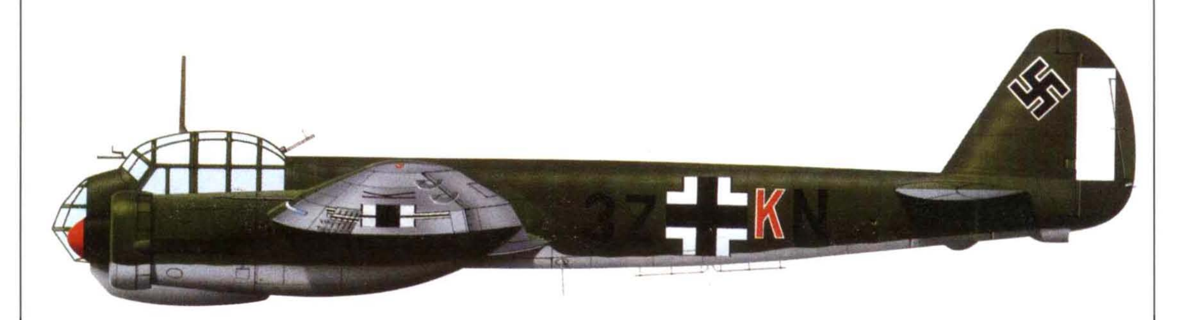
Ju 88A-5 "F1+GS" del 8/KG 76, Soesterberg, abril de 1941

No está claro el motivo por el cual la esvástica de la cola del *Gustav-Siegfried* del 8º *Staffel* ha sido cubierta con pintura y las dos últimas letras que están debajo han sido toscamente embadurnadas, mientras que los distintivos del fuselaje (incluyendo la franja roja del *Staffel)* se han dejado intactos. Tal vez el desarrollo de las operaciones interrumpió el trabajo y la tripulación tuvo que arriesgarse a salir con los distintivos sin modificar.



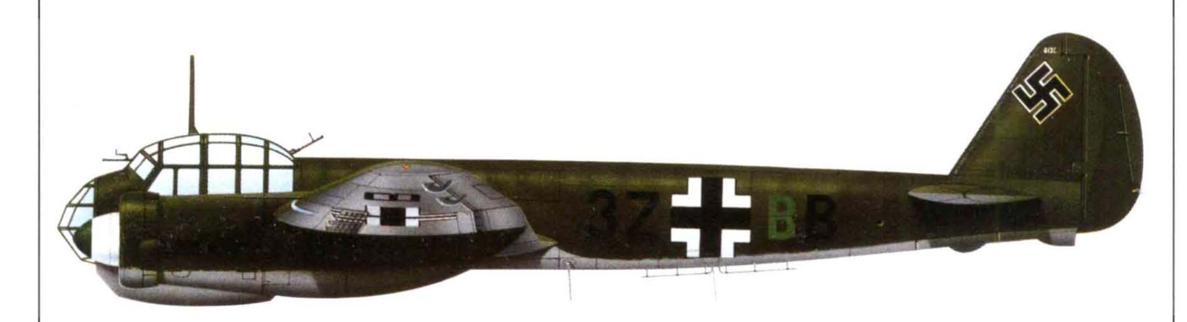
Ju 88A-5 "F1+BR" del 7/KG 76, Soesterberg, abril de 1941

El recién reequipado II/KG 76 se trasladó a Soesterberg con sus Ju 88 hacia finales de abril de 1941. Los llamativos distintivos blancos del *Staffel* que lleva el *Berta-Richard* (en las ojivas de las hélices, la franja del fuselaje y la letra individual del aparato) fueron sin duda prudentemente cubiertos con una capa de pintura negra antes de que el *Gruppe* se aventurase por primera vez a través del mar del Norte en los cielos nocturnos de Gran Bretaña a principios del mes siguiente.



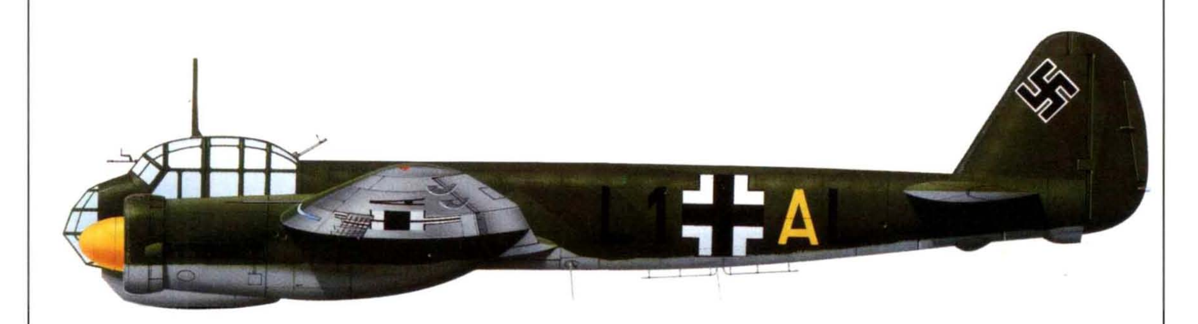
Ju 88A-1 "3Z+KN" del 5/KG 77, Laon-Athies, septiembre de 1940

Antes de la incursión solitaria de Fiebig, la KG 77 había llevado a cabo durante el mes de septiembre dos incursiones en masa que le resultaron muy costosas, ya que 19 de sus aparatos no consiguieron regresar. Los grandes rectángulos blancos que se habían pintado sobre los timones de dirección y las superficies superiores del ala izquierda de muchos de estos aparatos, cuya finalidad era facilitar la reunión de la formación y la identificación de los aviones en el aire (como ilustra aquí el *Kurfüst-Nordpol* del 5 *Staffel*) sin duda resultaron igualmente útiles como ayuda visual para los cazas de la RAF que los interceptaron.



Ju 88A-1 "3Z+BB" de la *Stab* del I/KG 77, Laon-Athies, octubre 1940

Este aparato de la *Stabskette* (Wk-Nr 4136) es el aparato a bordo del cual el *Oberleutnant* Fiebig despegó con destino a Inglaterra el día 3 de octubre para atacar el aeródromo de Wooley, cerca de Reading, pero que, en lugar de ello, acabó siendo derribado por las defensas terrestres de la fábrica de aviones de Havilland en Hatfield. La tripulación decidió atacar este otro objetivo a causa de la mala visibilidad que había sobre Reading. Obsérvese que las ojivas de las hélices están pintadas combinando el color verde del *Gruppenstab* con el color blanco del I *Gruppe*.



Ju 88A-1 "L1+AL" del 3/LG 1, Orleáns-Bricy, agosto de 1940

El *Anton-Ludwig* que aquí vemos llevando un juego completo de distintivos reglamentarios era la montura del *Oberleutant* Sodemann, *Staffelkapitän* del 3/LG 1, que efectuaría un aterrizaje forzoso con este aparato cerca de Chichester después de haber sufrido daños causados tanto por los cazas como por la artillería antiaérea durante una misión diurna de reconocimiento el 21 de septiembre.



Ju 88A-5 "M2+HK" del 2/KüFlGr 106, Vannes, abril de 1941

Aunque técnicamente seguían bajo el control de la Kriegsmarine, y operaban como *Staffeln* de reconocimiento marítimo con base en la costa francesa del Golfo de Vizcaya, los *Staffeln* 2º y 3º/106 equipados con Ju 88 participaron también en el *Blitz* nocturno contra el Reino Unido durante la primavera de 1941. Éste es el motivo de que la insignia nacional haya sido oscurecida y se hayan montado apagallamas en los colectores de escape de este aparato, que también mantiene su cañón para el ataque a buques montado en el morro.



Ju 88D-1 "M2+CH" del 1/KGr 106, Morlaix, abril de 1942

Pese a que esta unidad fue transferida a la Luftwaffe y se le asignó la nueva designación de *Kampfgruppe* 106, siguió realizando sus actividades de lucha contra buques y de reconocimiento marítimo, utilizando una mezcla de bombarderos Ju 88A y aparatos de reconocimiento armado Ju 88D, como el que aquí vemos. Otra prueba de sus cometidos costeros es el registro de barcos bombardeados o hundidos, meticulosamente pintados sobre el timón de dirección del *Cäsar-Heinrich*, el cual fue a su vez derribado por un caza nocturno Hurricane II del 253° Sqn. (pilotado por el Wt. Off. Y. Mahe) al este de York durante la madrugada del 30 de abril.



Ju 88A-4 "S4+ML" del 3/KGr 506, Holanda, junio de 1941

El KüFlGr 506 también fue redesignado como *Kampftgruppe* autónomo en abril de 1941. Esta unidad actuó principalmente a lo largo de la costa este de Inglaterra desde sus bases situadas en los Países Bajos, realizando misiones tanto diurnas como nocturnas. A juzgar por su insignia nacional cuidadosamente cubierta con pintura y las superficies inferiores pintadas de negro, en aquel momento este aparato estaba dedicado a misiones nocturnas.

1940-1943: LA PRUEBA DE FUEGO

Muchas fuentes alemanas citan el domingo 23 de junio de 1940 como el día en que la Luftwaffe lanzó su *Luftschlacht um England*. Los *Gruppen* de Ju 88 no estuvieron directamente implicados en el primer asalto de la proyectada invasión de Inglaterra, cuyo objetivo era cerrar el Canal de la Mancha al tráfico marítimo británico, tarea que fue confiada principalmente a los bombarderos en picado monomotores Ju 87.

Mientras tanto, la Luftwaffe continuó aumentado su fuerza de bombarderos Ju 88. El resto de las tripulaciones del III/KG 4 habían comenzado la transformación al Junker el día después de la firma del Armisticio con Francia, y el final de la lucha en Francia también había dado a la KG 51 y a los *Gruppen* I y III de la LG 1 la oportunidad que necesitaban para equiparse por completo con los Ju 88.

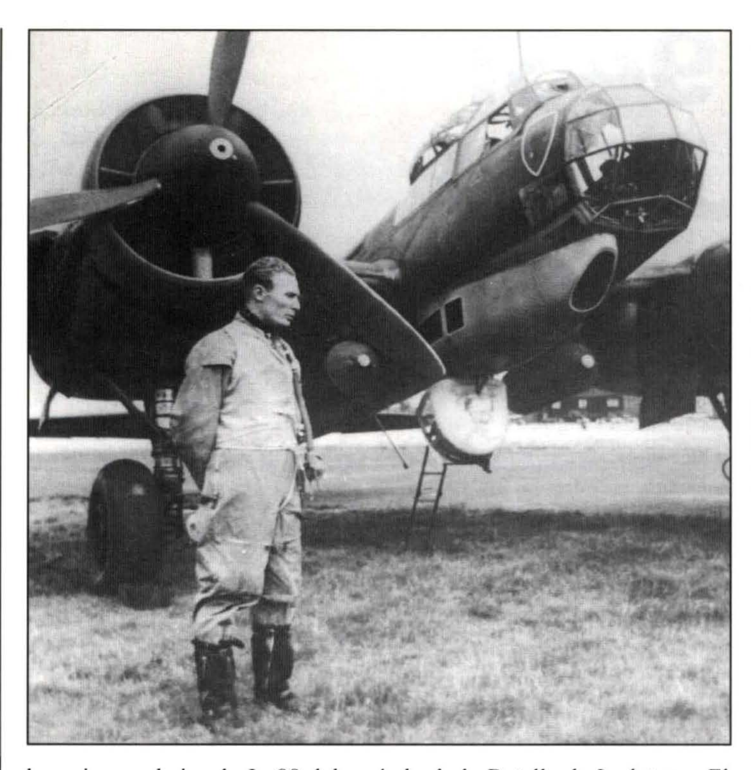
Otros cuatro *Gruppen* más estaban realizando una transformación similar, entre ellos el I y el II/KG 54, que habían sido retirados de las operaciones de combate inmediatamente después de la evacuación de Dunquerque para cambiar sus He 111 supervivientes por Junker. Sus pérdidas habían sido tan numerosas durante la primera fase de la *Blitzkrieg* que el III/KG 54 había sido disuelto para ayudar a equilibrar el número de sus efectivos.

También se estaban reequipando durante los meses de junio y julio la II/KG 76, el primer *Gruppe* hasta entonces equipado con Do 17 que se transformaba al Ju 88, y el *Kampfgruppe* 806 autónomo. Esta última unidad era una de las unidades navales costeras originales *(Küstenfliegergruppen)* que habían operado con hidroaviones durante las primeras semanas de la guerra, hasta convertirse en unidades con base en tierra, y ser equipadas con bombarderos He 111, recibiendo la nueva designación de *Kampfgruppen*. El KGr 806, cuyos tripulantes eran todavía predominantemente personal de la Kriegsmarine, fue el primero de estos *Kampfgruppen* que fue seleccionado para la transformación al Junker.

Pero iba a ser "la vieja guardia" de la KG 30 la que, sobre sus viejos territorios de caza situados a lo largo de la costa este de Escocia, iba a sufrir

Varias nuevas unidades fueron equipadas con el Ju 88 al comienzo de la Batalla de Inglaterra, entre ellas la KG 54 *Totenkopf*. El *Emil-Ludwig* del 3er *Staffel* luce la insignia de la calavera que daba nombre a la *Geschwader*.

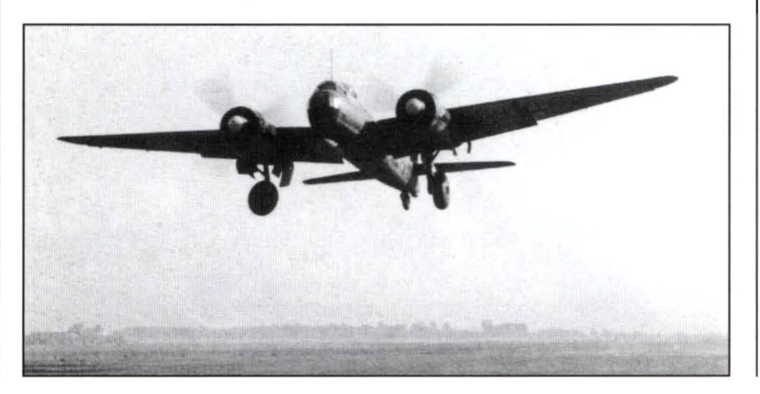




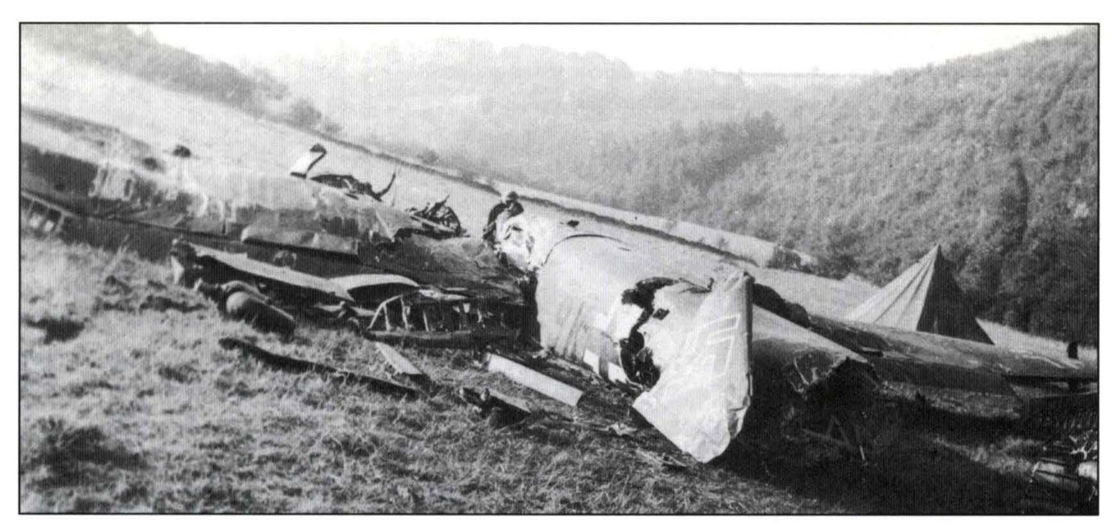
Completamente equipado con un mono de vuelo ligero y el chaleco salvavidas inflable, Werner Baunbach posa pensativo delante de su Ju 88A-4 el cual parece estar armado con un par de bombas de 500 kg.

las primeras bajas de Ju 88 del período de la Batalla de Inglaterra. El 3 de julio de 1940, un trío de aparatos del 8º *Staffel* no consiguió regresar a su base en Dinamarca de un reconocimiento armado sobre la zona de Aberdeen. Y al menos dos de ellos habían caído presa de unos viejos enemigos: los Spitfire del 603º Sqn.

Estas acciones de hostigamientos de las ciudades y defensas costeras británicas, desde Escocia hasta Gales, seguirían siendo la principal ocupación del Junker durante el resto del mes. Al llevarse a cabo con un número reducido de aviones, sus bajas eran también pocas, pero entre ellas se contaban aviones pertenecientes a dos de los nuevos *Gruppen*. El 16 de julio el II/KG 54 sufrió su primera baja en combate de un Ju 88 cuando el *Gustav-Paula* del 6º *Staffel* fue derribado por los Hurricane del 601º Sqn. frente a la punta del extremo sur de la isla de Wight. La primera baja en operaciones del II/KG 76 fue también consecuencia de un choque con los Hurricane, esta vez del 145º Sqn., frente a la costa de Sussex el 29 de julio.



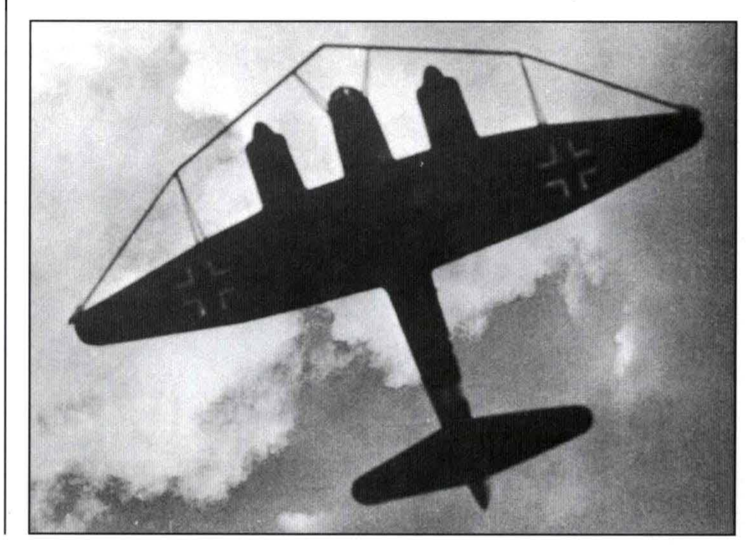
Después de despegar, las unidades principales del tren de aterrizaje del Ju 88 giraban 90º antes de plegarse para alojarse en la superficie plana de las góndolas motrices. Este piloto acaba de seleccionar la posición de "tren arriba" y la rueda derecha está ya empezando a plegarse.



Cuando se dirigía a atacar la factoría de Gloster en Hucclecote el 25 de julio de 1940, el "9K+GN" del 5/KG 51 chocó cerca del aeródromo de South Cerney, con un avión de entrenamiento Miles Master (pilotado por el Sgto. G. H. Bell) perteneciente al 5º Escuadrón de entrenamiento de vuelo y se estrelló contra la ladera de esta colina de Gloucestershire. Los cuatro miembros de su tripulación saltaron en paracaídas, pero sólo tres de ellos sobrevivieron y fueron hechos prisioneros, mientras que el cuarto se precipitó en el vacío al no abrirse su paracaídas.

Una unidad que llegó a aventurarse en el interior de Inglaterra durante estas primeras semanas fue la KG 51, por lo que tuvo que enfrentarse con riesgos menos predecibles. La tarde del 25 de julio, el II *Gruppe* recibió la orden de atacar la fábrica de aviones Gloster en Hucclecote, y uno de sus aviones se vio envuelto en una colisión en el aire con un entrenador Miles Master, estrellándose cerca de Cirencester. Cuando realizaba una misión de penetración aún más hacia el interior, hasta Crewe, a primeras horas del 28 de julio, un aparato del I/KG 51 se extravió, se quedó sin combustible y cayó en Sussex.

El reducido número de bajas sufridas por los Junker, no era debido tanto a la naturaleza dispersa de las defensas, como a la propia velocidad y maniobrabilidad del avión. A lo largo de toda la Batalla, del triunvirato de bombarderos bimotores de la Luftwaffe que participaron en ella, el Ju 88 seguiría siendo el que sufría menos bajas por salida que el He 111 o el Do 17. Los pilotos del Mando de Caza de la RAF también admitían que el Junker era el más difícil de derribar de los tres, y a pesar de sus esfuerzos, las reclamaciones diarias de Ju 88 derribados sobre Gran Bretaña continuaron siendo tercamente bajas.



En un intento por reducir los riesgos que suponían las defensas de barreras de globos cautivos, varios Ju 88A-5 fueron equipados con enormes defensas y dispositivos de corte para seccionar los cables que sujetaban a estos globos. Designado como A-6, el aparato resultante no fue un éxito, ya que el peso extra y la resistencia aerodinámica lo hacían muy vulnerable a ser interceptado por los cazas. Fue retirado rápidamente, y a la mayoría de los aviones de este tipo se les retiraron las defensas, volviendo a realizar operaciones normales de bombardeo.

Sólo en diez días, durante los cuatro meses de julio a octubre, las bajas de Ju 88 superaron los tres aparatos. Lo más corriente es que se produjese una sola baja, si es que se producía alguna; y sólo en cuatro ocasiones el número total de Ju 88 derribados ascendió a números de dos cifras, en casi todas las ocasiones a consecuencia de circunstancias excepcionales.

Se da la circunstancia de que, durante el mes de julio, el número de aviones que quedaron fuera de combate en accidentes de entrenamiento, los que se estrellaron y los que sufrieron averías sobre Europa continental superaron los poco más de 20 que se perdieron a consecuencia de la acción directa del enemigo. Casi se podría haber dicho que, una vez que dominaban su aparato, el lugar más seguro para una tripulación de Ju 88 durante el verano de 1940 era estar en una de sus rápidas incursiones sobre el sur de Inglaterra, pero a ver quién intentaba contarle eso al *Staffelkapitan* del 7/KG 30, un tal Hauptmann Hajo Herrmann.

Estaba dirigiendo una salida de sembrado de minas sobre el puerto de Plymouth la noche del 22 de julio cuando, al efectuar un lento picado corto, inadvertidamente "se quedó pegado" a la parte superior de un globo cautivo. Después de unos segundos con este bulboso y altamente inflamable apéndice enganchado bajo la panza, el Ju 88 se soltó cayendo en posición invertida. Hermann soltó el techo de la cúpula y estaba a punto de ordenar a su tripulación que saltase en paracaídas cuando consiguió recuperar el control del aparato ya a punto de llegar al agua.

Tras lanzar sus minas, acribillado por los disparos antiaéreos, Herman atravesó como un rayo el estrecho de Plymouth para comenzar un largo y gélido vuelo de regreso a Alemania, donde posteriormente se haría célebre como creador y líder de la fuerza de cazas nocturnos *Wilde Sau*.

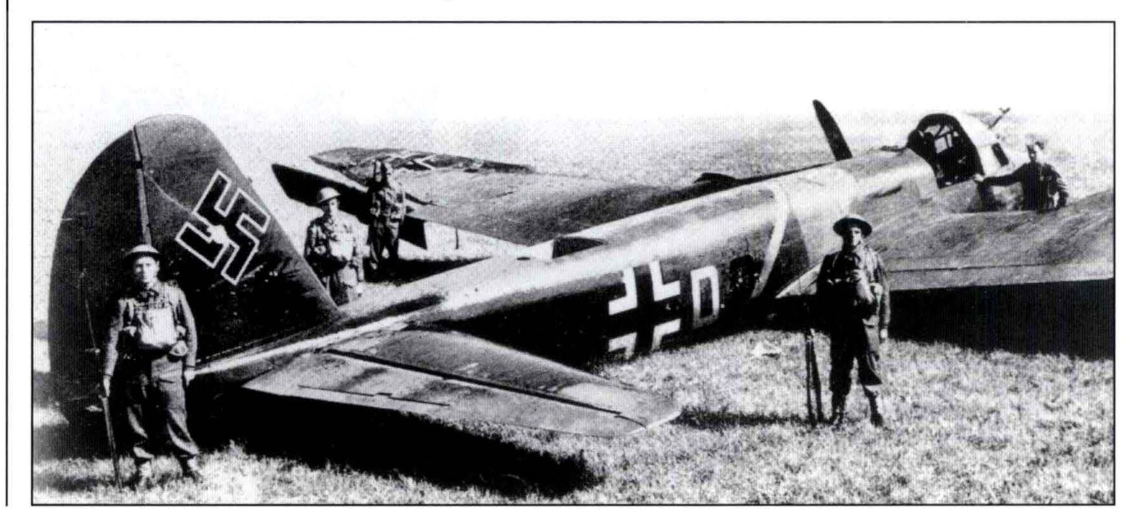
La primera semana de agosto fue relativamente tranquila para los *Gruppen* de Ju 88, pero en las 48 horas que precedieron al *Adlertag* (El Día del Águila), la operación que pretendía asestar un golpe decisivo contra las bases del Mando de Caza, los Junker iban a sufrir sus primeras bajas importantes de la campaña.

El 11 de agosto, la KG 54 lanzó su primera operación a gran escala desde su transformación al Ju 88. Su objetivo eran "las instalaciones



Un retrato del *Oberst* Hajo Hermann durante la última etapa de la guerra. Aunque era uno de los pilotos de mayor éxito del III/KG 30 durante los primeros meses de las hostilidades, llegando a realizar 320 misiones de bombardeo, es recordado como el creador del concepto de caza nocturna *Wilde Sau*. Tras ser capturado en 1945 Hajo Hermann pasó más de diez años cautivo de los soviéticos.

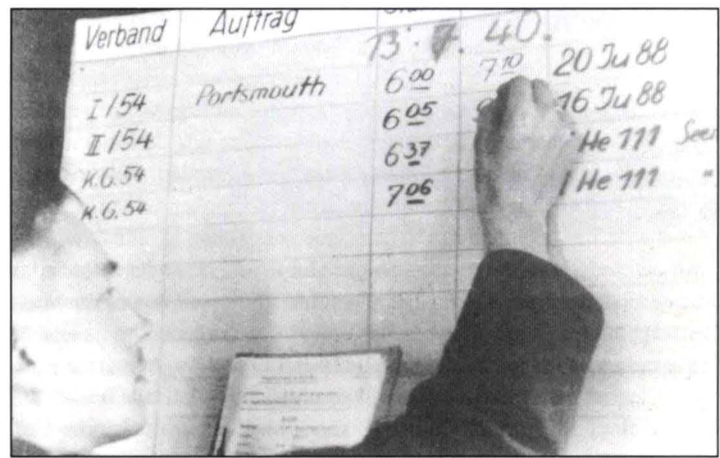
El "B3+DC", uno de los tres aviones que perdió la *Gruppenstab* del II/KG 54 durante la incursión del 11 de agosto, efectuó un aterrizaje forzoso en Portland Head y aquí le vemos custodiado por una guardia armada.



Un primer plano de un aparato de la KG 51 mostrando la insignia de la unidad con el elaborado "Edelweiss" pintado a mano, que fue mantenida a lo largo de toda la guerra, y que en su versión en miniatura seguía adornando los reactores Me 262 de la *Geschwader* al final de la contienda.



Aunque la fecha que está en la parte superior del tablero es sospechosa (algunas fuentes han sugerido que se alteró la fecha original "13.8.40", y que de hecho se trata del cuadro de operaciones de la KG 54 para el mismísimo *Adlertag*), resulta interesante observar que, además de la fuerza principal compuesta por 36 Ju 88, la *Geschwader Totenkopf* operaba también con sus propios He 111 para operaciones de rescate aeronaval.



Cinco aviones de la KG 54 se vieron obligados a realizar aterrizajes forzosos, algunos sobre la panza, al regresar a Francia después de las misiones *Adlertag* del 13 de agosto. Se desconoce si este aparato en concreto era uno de ellos. El fuselaje acribillado por los disparos muestra claramente las marcas del combate, pero es algo que está abajo, junto a las palas de la hélice del motor derecho, lo que ha atraído el interés de los zapadores del RAD (Servicio de trabajo del Reich).



portuarias, los tanques de combustible, los depósitos de torpedos y los buques del puerto de Portland". Unos 38 aviones tomaron parte en el ataque, despegando de Evreux los primeros a las 10:35 horas. Cuando estaban en ruta, se les unieron 20 He 111 de la KG 27. Protegida por



Este infortunado "B3+BM" del 4º *Staffel* de la KG 54 *Totenkopf* aterrizó sobre la panza el 21 de agosto en la finca de un agricultor de Sussex después de haber sufrido daños causados tanto por los disparos antiaéreos como por los cazas Hurricane. Los cazadores de souvenirs ya han arrancado las esvásticas de la cola. Aquí vemos también al jefe de control de caza de la cercana base de Tangmere que ha llegado a la escena posteriormente, organizando algo de un uso más práctico: un depósito lleno de ilícito combustible de aviación para este bonito Bentley.

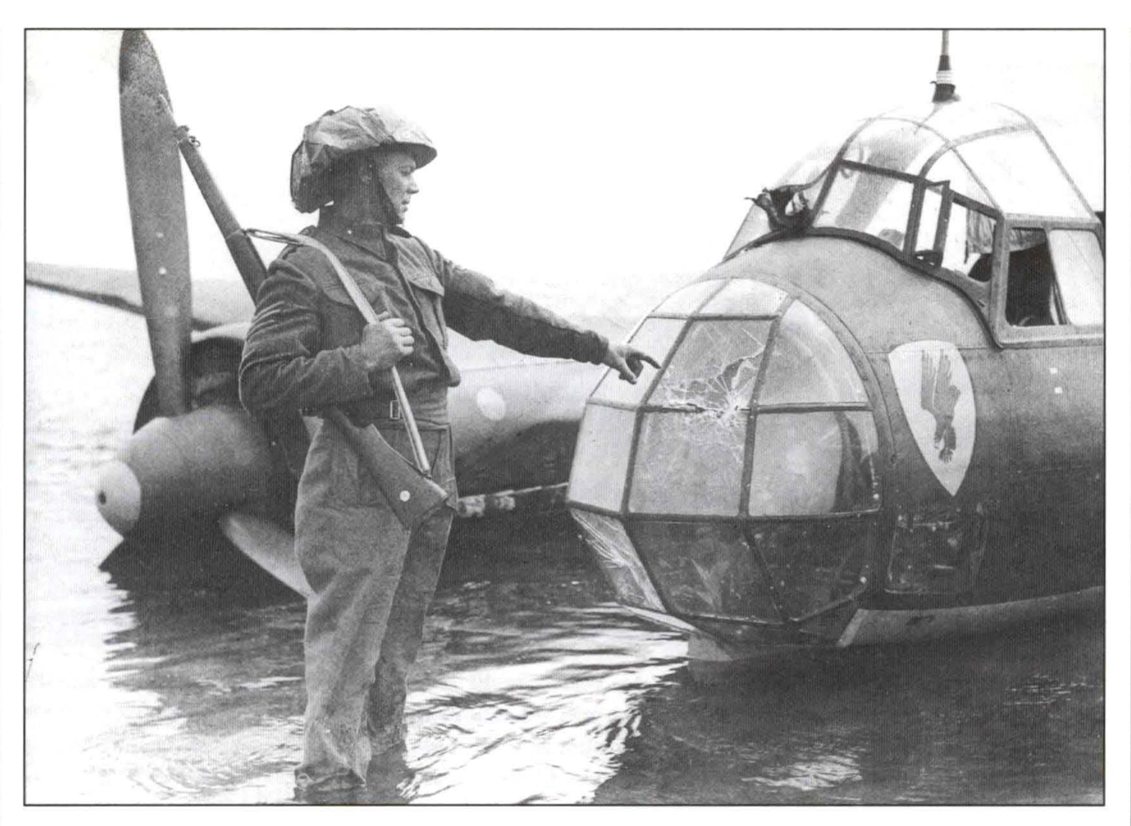
una escolta de más de 100 Bf 109 y Bf 110, esta formación era la más numerosa enviada hasta entonces contra el Reino Unido. Alertada por el radar, la RAF respondió presentando batalla con contundencia, dirigiendo contra los atacantes cazas pertenecientes a ocho escuadrones. Mientras se entablaba un masivo combate aéreo que llenaba por completo los cielos sobre la bahía de Weymouth, los bombarderos se dirigieron hacia sus objetivos. Los Junker consiguieron alcanzar al menos uno de los objetivos que tenían asignados, dividiéndose al llegar a las instalaciones de almacenamiento de carburantes y dejando tras de sí dos depósitos en llamas. Tal vez a consecuencia de su relativa inexperiencia, esta fue una de las ocasiones en que las bajas de Ju 88 superaron las de los Heinkel. Sólo uno de estos últimos fue derribado, mientras que cinco Junker no conseguirían regresar (entre ellos los tres aparatos que componían la *Stabkette* del II/KG 54).

La KG 51 no podía culpar a la inexperiencia del número de bajas que sufrió 24 horas después durante un ataque en dos direcciones contra el puerto de Portsmouth y la isla de Wight. Aumentando aún más la escala de su ofensiva, la incursión de la KG 51 era una operación de máximo esfuerzo realizada por 90 Ju 88 pertenecientes a sus tres *Gruppen* componentes escoltados por casi 150 cazas.

Pero el Mando de Caza había aprendido la lección que había recibido sobre Portland el día anterior. Esta vez intentó ignorar a la escolta de cazas, manteniendo sus visores firmemente centrados en los bombarderos. La KG 51 pagó un alto precio, perdiendo 12 de sus aparatos, incluyendo el del *Geschwaderkommodore, Oberst* Dr. Johann-Volkmar Fisser, que iba al frente de los 20 aparatos que se habían separado de la fuerza principal para atacar la estación de radar de Ventnor, en la isla de Wight.

El 13 de agosto, en comparación con el *Adlertag*, los *Gruppen* de Ju 88 escaparon con bastantes menos bajas. Durante las incursiones realizadas a primera hora de la mañana, el I y el II/KG 54 perdieron sólo dos aviones cada uno (aunque muchos más resultaron dañados), mientras que por la tarde fueron derribados dos Junker del III/LG 1. Veinticuatro horas después, le llegó el turno de perder un par de Ju 88 al I/LG 1 –según los informes, derribados ambos por el as del Spitfire Flt. Lt. Robert Stanford Tuck, del 92º Sqn. en el transcurso de sólo cinco minutos– durante una rápida incursión realizada a primeras horas de la noche contra Middle Wallop.

La tarde siguiente la LG 1 regresó al mismo sector con mayores efectivos nada menos que ocho de los 60 bombarderos de la fuerza atacan-



Menos de tres semanas después, y sólo a cinco millas de distancia (8 kilómetros) hacia el este, el Major Hackbarth, *Gruppenkommandeur* del III/KG 30, realizaría un aterrizaje forzoso con este *Anton-Dora* sobre las aguas poco profundas frente al puerto de Pagham.

te cayeron víctimas de los cazas defensores. Pero estas no fueron las únicas pérdidas sufridas por la Luftwaffe el 15 de agosto. Aquel día se habían realizado incursiones protagonizadas por las tres *Luftflotten* enzarzadas en la batalla, incluyendo a la *Luftflotte* 5 desde sus bases en Escandinavia.

El primer –y último– intento serio de atacar la retaguardia de las defensas del Mando de Caza, montando un ataque a primeras horas de la tarde a través del mar del Norte contra los aeródromos situados en el noreste de Inglaterra, fue un fracaso. La *Luftflotte* 5 envió a sus bombarderos en dos oleadas. Al norte, hacia la zona de Newcastle-upon-Tyne, se dirigieron los He 111 de la KG 26 escoltados por un solo *Zerstörergruppe*. Más al sur, unos 50 Junker de la KG 30 –una mezcla de bombarderos y de cazas pesados Ju 88C– debían atacar las bases de cazas situadas en Yorkshire.

Estaban firmemente convencidos de que el norte de Inglaterra estaba casi desierto de escuadrones de cazas, los cuales se suponía que estaban empeñados en la batalla que se estaba desarrollando sobre los condados del sur. Pero estaban completamente equivocados. Cuando se aproximaban a Flamborough Head, todavía a diez millas (16 km) mar adentro, los Ju 88 fueron atacados de pronto por una docena de Spitfire del 616º Sqn. apoyados por una escuadrilla de Hurricane del 73º Sqn.

Los 15 aparatos perdidos por la LG 1 y la KG 30 el 15 de agosto de 1940 constituirían el mayor número de bajas jamás sufrido por los *Kampfgruppen* de Ju 88 sobre Gran Bretaña.

El mes de agosto terminó para las tripulaciones de los Junker como había empezado: sin sucesos de importancia y con las bajas en comba-



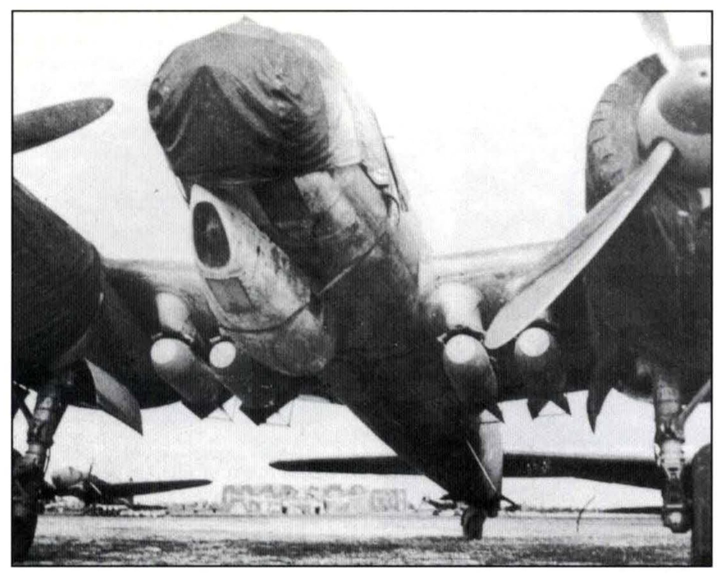
Las tripulaciones de la KG 77 se relajan al sol en Laon-Athies mientras esperan su próxima misión. El "3Z+HN" del 5º *Staffel* que está estacionado al fondo lleva las franjas blancas de la formación pintadas en el timón de dirección y en la superficie superior del ala izquierda.

te manteniéndose en un mínimo, excepto en dos ocasiones. El 21 de agosto, seis Ju 88 fueron derribados; dos de ellos eran aparatos pertenecientes al KGr 806 (cada uno de ellos al mando de un Teniente de Marina), que fueron derribados frente a las costas de Cronwall. Excepto una de ellas, las cinco bajas del 24 de agosto eran aparatos del II/KG 76, derribados cuando atacaban Manston. Entre los pilotos que perdieron la vida estaba el *Gruppenkommandeur* Major Möricke.

Las bajas múltiples no volvieron a repetirse hasta el 9 de septiembre, cuando cinco aparatos de la KG 30 no consiguieron regresar de su misión. En la lista de desaparecidos estaba otro *Gruppenkommandeur*, pero el Major Hackbarth del III/KG 30 sobrevivió después de amerizar en aguas del Canal, siendo hecho prisionero.

El objetivo de la KG 30 aquel 9 de septiembre habían sido los muelles de Londres, ya que para entonces el énfasis de la ofensiva aérea contra Gran Bretaña había experimentado un cambio radical. La Luftwaffe ya no se concentraba en neutralizar los aeródromos de la RAF, preparando una invasión (era la primera vez durante la guerra que este requisito previo, imprescindible para el éxito de la *Blitzkrieg*, se abandonaba antes de haber alcanzado su objetivo). Las bombas alemanas lanzadas inadvertidamente sobre la zona residencial de Londres durante la noche del 24 al 25 de agosto provocaron que la RAF se tomase la revancha de la misma forma sobre Berlín. A su vez, este ataque enfureció de tal manera al Führer, que ordenó a Göring organizar una ofensiva de bombardeos durante 24 horas al día contra la capital inglesa.

Las *Kampfgeschwader* de la *Luftflotte* 2, con base en el noreste de Francia y los Países Bajos, atacarían Londres de día. Las encuadradas en la *Luftflotte* 3, desplegadas más al oeste, lo harían bajo la protección de la oscuridad de la noche. Para reforzar los efectivos de la *Lfl.*2 la KG 30 fue trasladada desde Dinamarca (poco después del costoso ataque a través del mar del Norte del 15 de agosto) a aeródromos situados en Holanda. Los veteranos de la lucha contra buques de la *Geschwader* "Águila"



Cuando el verano dio paso al otoño había menos ocasiones de tomar el sol. Ahora, en lugar de ello, los aviones como este Ju 88 sin identificar –que está ya armado con cuatro bombas de 250 kg– tenían que ser protegidos contra los elementos.

–acostumbrados a las amplias extensiones abiertas del mar del Norte– se encontraron una guerra muy diferente esperándoles sobre el sur de Inglaterra.

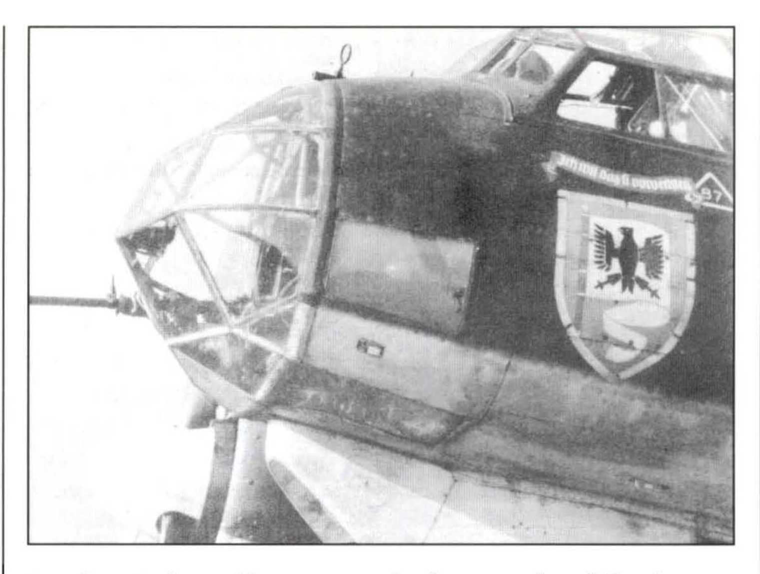
En esta situación, la *Luftflotte* 2 del *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring fue reforzada con cuatro *Kampfgruppen* más de Ju 88, uno de los cuales era el III/KG 1 – el primer *Gruppe* de la *Geschwader* "Hindenburg" que cambió sus He 111. Los otros tres eran los *Gruppen* que componían la KG 77.

La primera de estas operaciones fue una rápida incursión llevada a cabo la tarde del 18 de septiembre por el III/KG 77, cuyo objetivo eran los muelles de Tilbury. Cuando se aproximaban al estuario del Támesis, los todavía relativamente inexpertos tripulantes de los Ju 88 fueron sorprendidos por unos 100 cazas de la RAF que les salieron al paso. En poco tiempo, perdieron nueve aparatos –cinco de ellos pertenecientes al 8º *Staffel*– uno detrás de otro. Dos de los pilotos que perdieron allí la vida fueron el *Gruppenkommandeur* Major Maxim Kless y un corresponsal de guerra de la Luftwaffe que había cometido el error de participar en la incursión para registrar el "bautismo de fuego" de la unidad con sus nuevas monturas.

Nueve días después, el 27 de septiembre, los efectivos combinados del I y del II/KG 77 sufrieron castigo todavía más severo. Los 55 Ju 88 que componían la formación de bombarderos no consiguieron encon-



Este A-5 del 2/KG 77, uno de los supervivientes de los combates de finales del verano, está también bien protegido, acompañado sólo por el reflejo de su propia imagen mientras está estacionado sobre la superficie mojada de la base de Laon-Athies en medio de una espesa niebla.

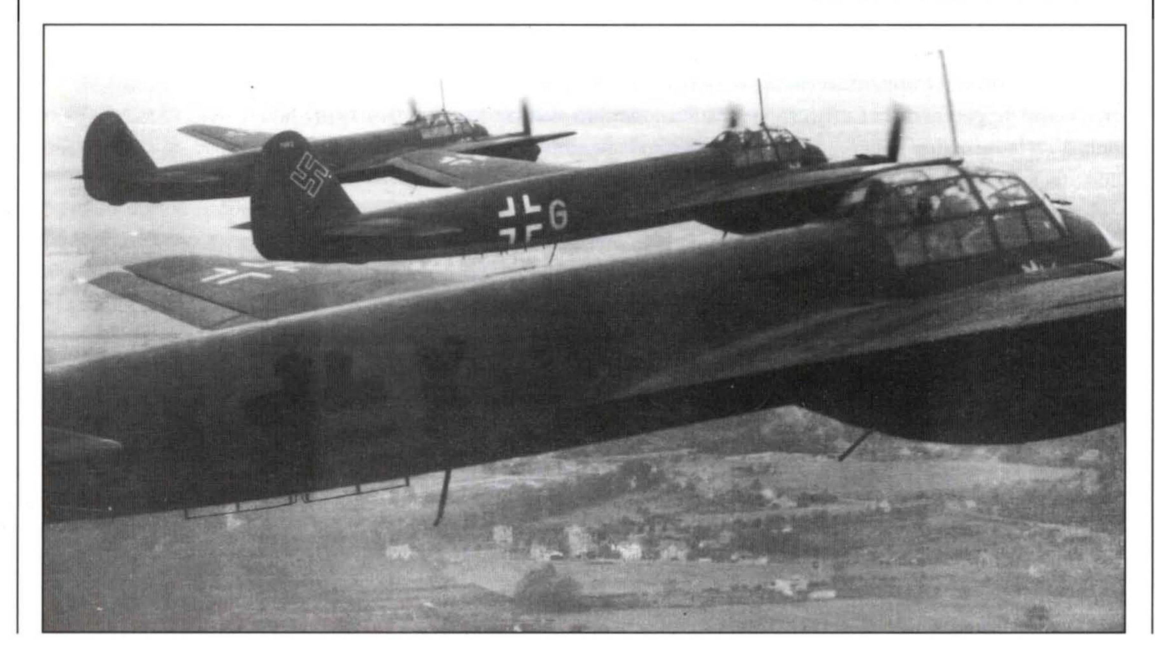


La insignia de unidad de la KG 77 estaba basada en el estandarte y el lema de los caballeros medievales alemanes. Desgraciadamente, las hazañas de la *Geschwader* no siempre estuvieron a la altura de las de sus ilustres antepasados.

trar el punto de reunión con su escolta de cazas sobre el Canal, y otra vez fueron traicionados por la inexperiencia, ya que los dos *Gruppen* siguieron adelante en impecable formación, pero completamente desprotegidos, atravesando Kent hacia el objetivo que se les había asignado: el sur de Londres.

Esta vez les esperaban un número aún mayor de cazas defensores (unos 120 Hurricane y Spitfire en total) preparados para precipitarse sobre la apretada formación de bombarderos. Sólo entonces rompieron los Junker el silencio radio. Sus frenéticas llamadas pidiendo ayuda atrajeron al escenario del combate a un gran número de Bf 109, pero llegaron demasiado tarde para impedir que los Ju 88 fuesen dispersados a lo largo de los condados del sur y para evitar que 12 de ellos fuesen derribados cuando intentaban regresar a la relativa seguridad del Canal de la Mancha.

Cuarenta y ocho horas después otro *Gustav* de la *Geschwader* "Edelweiss", el "9K+GT" del 9/KG 51 (Wk-Nr 7062, que es el aparato que está en el centro de esta *Kette* de A-1) quedó inutilizado tras un accidente al aterrizar en la base del III *Gruppe* en Brétigny.





El primer plano del morro de este gravemente dañado Ju 88A-1 revela un orificio de bala en la ventanilla lateral del piloto. También se aprecia la forma contorneada del asiento del piloto –espalda con espalda con respecto al más pequeño asiento del radiotelegrafista/ametrallador trasero– e ilustra gráficamente los reducidos espacios de la cabina del Ju 88.

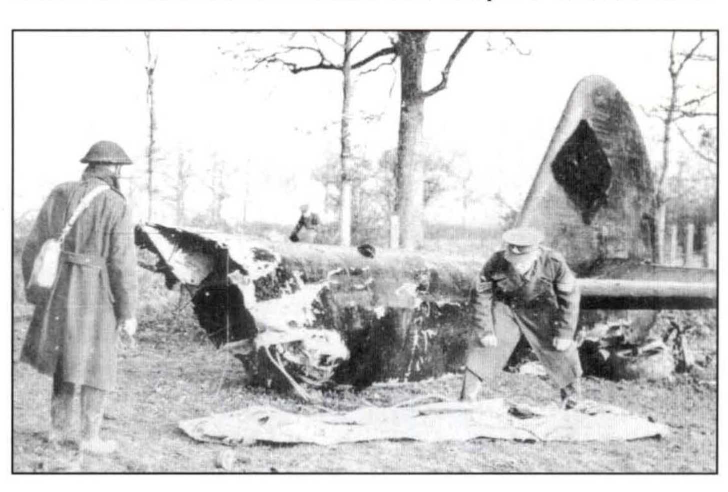
Los restos de los aparatos de la KG 77 esparcidos por los condados de Kent y Surrey marcaron el final definitivo de la participación del Ju 88 en la Batalla de Inglaterra. De hecho, toda la ofensiva de bombardeos diurnos se estaba viniendo abajo rápidamente. A principios de octubre –sin encontrar en sus filas protección suficiente contra los tenaces y aparentemente inagotables cazas de la RAF– la Luftwaffe empezó a enviar a sus bombarderos uno por uno, o en pequeños grupos, para efectuar ataques rápidos contra objetivos concretos.

Aunque esta nueva táctica redujo las bajas sufridas durante el mes de octubre a poco más de un goteo continuo, no consiguió detenerlas por completo. Entre las primeras víctimas se contaba un aparato de la *Stab* del I/KG 77 que había recibido la orden de atacar el aeródromo de Woodley, cerca de Reading, la mañana del 3 de octubre. Tras extraviarse a causa de la escasa visibilidad, la tripulación apareció al norte del Londres, donde se encontraron con la fábrica de aviones de De Havilland de Hatfield.

Desde una altura de sólo 50 pies (15 metros), el *Oberleutnant* Siegwar Fiebig efectuó una pasada sobre el aeródromo situado junto a la fábrica, ametrallando la zona a su paso y lanzando sus cuatro bombas de 250 kg que, al llegar a tierra, se deslizaron sobre la hierba húmeda de la pista hasta hacer impacto contra las paredes metálicas de los talleres y de las instalaciones de la escuela técnica de la factoría. El Ju 88 fue recibido por una granizada de disparos antiaéreos de todos los calibres, desde proyectiles de cañones Bofors de 40 mm, hasta los de las anticuadas ametralladoras Hotchkiss servidas por los entusiastas miembros de la Home Guard local (Guardia Territorial). El bombardero no pudo soportar aquel maltrato combinado y se estrelló a unas 8 millas (10 km) más allá de su objetivo.

Los cuatro miembros de la tripulación sobrevivieron al impacto y fueron hechos prisioneros de guerra, sin saber que entre los daños que habían causado estaba la destrucción de gran parte del material que se estaba acumulando para la fabricación del nuevo bombardero Mosquito de la RAF, cuyo primer prototipo volaría por primera vez sólo seis semanas después.

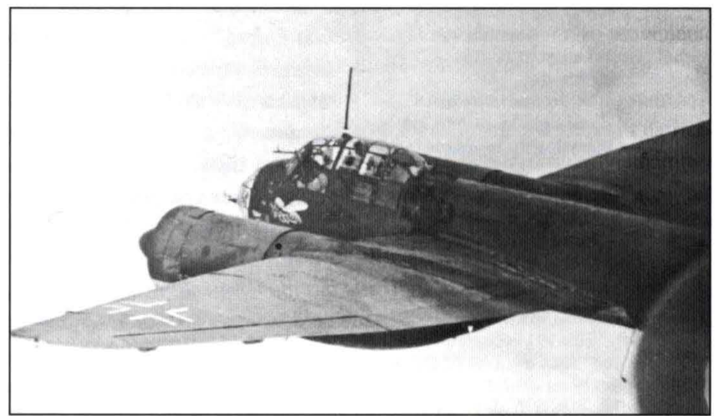
Veinticuatro horas después, el I/KG 77 perdió otro avión. Cayó al mar frente a la costa de Suffolk materializando la séptima victoria reclama-



El empenaje de cola del "3Z+EP" del 6/KG 77, el misterioso Ju 88A-5 sin tripulación que se estrelló cerca de Redhill, en Surrey, durante las primeras horas del 28 de noviembre de 1940.



Un anónimo *Berta* de la KG 1 sigue a otro de los aparatos de su unidad hacia la oscura pista al comienzo de otra incursión nocturna. Obsérvese que lleva una carga completa de bombas fijadas bajo las alas.



El gran abejorro pintado bajo la cabina de este A-5 lo identifica como uno de los aparatos de la *Gruppenstab* III/KG 76, que comenzó la transformación al Junkers durante el invierno de 1940-1941.

da durante la batalla de Inglaterra por Stanford Tuck, que ahora era Sqn. Ldr. y estaba al mando del 257 Sqn. equipado con Hurricane. Pero los "novatos" no eran los únicos que sufrieron bajas durante este período, porque las experimentadas KG 30 y LG 1 fueron viendo aumentar sus bajas a lo largo del mes de octubre. De hecho el último Ju 88 que cayó en combate aquel mes fue un aparato del III/LG 1 derribado sobre Cambridgeshire por Hurricane del 1^er Sqn.

Ahora, para reducir al mínimo las bajas de bombarderos de día, especialmente en los vulnerables *Kampfgruppen* equipados con Do 17 y He 111, la Luftwaffe estaba recurriendo cada vez con más frecuencia a las salidas de cazabombarderos atacando desde gran altura para proseguir la ofensiva diurna. La guerra aérea nocturna sobre Gran Bretaña, que quedó a partir de entonces principalmente bajo la responsabilidad de la *Luftflotte* 3 (en la cual, la mayoría de las bajas sufridas a lo largo de las anteriores semanas se habían producido en accidentes cuando sus aparatos intentaban aterrizar de regreso en Francia en medio de la oscuridad), aumentaría su importancia incluyendo la participación de casi la totalidad de las unidades de bombarderos con base en la Europa occidental ocupada.

La Luftwaffe consideraba esta nueva fase como una continuación de la campaña que había comenzado en julio. Simplemente habían des-



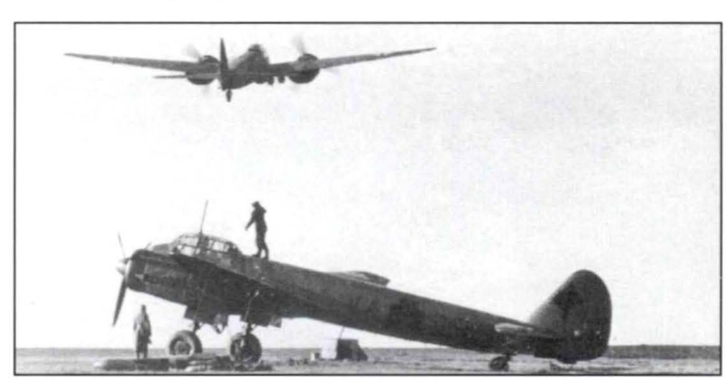
Otro A-5 con las superficies inferiores pintadas de negro, en esta ocasión se trata de un aparato de la KG 1 "Hindenburg" el cual está siendo repostado en preparación de la misión de la noche siguiente.

plazado el peso de sus ataques del día a la oscuridad de la noche. Sin embargo, para los defensores, esto marcó el final de la Batalla de Inglaterra y el comienzo de una nueva ofensiva contra su sitiada isla. Los sucesos de los meses siguientes añadieron una nueva palabra al vocabulario inglés: el *Blitz*.

El *Blitz* nocturno

A partir de finales de 1940, casi toda la actividad de los Ju 88 sobre el Reino Unido iba a desarrollarse al amparo de la oscuridad de la noche. En adelante sería frecuente oír a los Junker, pero pocas veces llegarían a ser vistos, excepto por los "ojos" electrónicos del radar británico, o como montones de chatarra a la fría luz de la mañana.

Sin embargo, al principio, durante los meses del invierno de 1940-1941, los bombarderos de la Luftwaffe dejaban pocas evidencias de sus apariciones nocturnas, aparte de los destrozos –con frecuencia considerables– que habían causado en Londres o en alguna desafortunada ciudad o pueblo de provincias. Muy pocos eran derribados, ya que las unidades de caza nocturna de la RAF estaban todavía dando sus primeros pasos, y los miles de proyectiles disparados por los cañones antiaéreos contribuían más a mantener alta la moral de la población civil que a dañar a los enemigos que atacaban desde el cielo.



Un A-5 de la KG 1 con su carga de bombas asciende en el cielo del anochecer, mientras es observado por un centinela armado y un solitario "hombre de negro" que aún está trabajando en otro de los aparatos de la *Geschwader*.

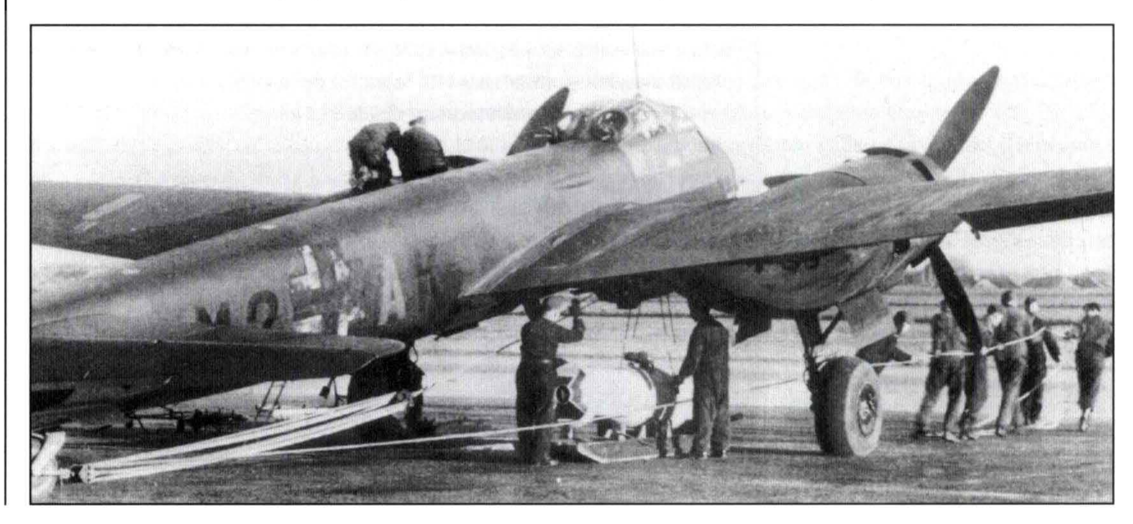


Aunque la KG 1 era muy meticulosa en el camuflaje de sus aviones para las operaciones nocturnas, mantuvo la insignia característica de la unidad: una reproducción de la firma del fallecido presidente Hindenburg, un héroe de la I Guerra Mundial en cuyo honor la *Geschwader* había adoptado su nombre el 20 de abril de 1936.

Por ejemplo, en el que posiblemente fuese el más tristemente famoso ataque de este período –el bombardeo de Coventry la noche del 14 al 15 de noviembre, en que los Ju 88 constituían casi la mitad de los 300 aparatos que componían la fuerza atacante– sólo fue derribado uno de los bombarderos: un desafortunado Do 17 de la KG 3 que fue alcanzado por los disparos antiaéreos. Y aunque la única imagen del bombardeo de aquella noche que perdura será siempre la de los desolados muros quemados de la Catedral de St. Michael, también fueron bombardeados intensamente otros objetivos más legítimos. En Coventry se encontraban los parques principales de almacenamiento del Fleet Air Arm (Arma Aérea de la Flota), y, sea por casualidad o sea a propósito, estas instalaciones fueron intensamente bombardeadas y completamente destruidas. Los efectos, según una fuente informada, "se hicieron sentir en los escuadrones de Swordfish desplegados por todo el mundo".

De la docena de Ju 88 que no regresaron de las operaciones nocturnas sobre Gran Bretaña durante el mes de noviembre de 1940, sólo cuatro cayeron sobre suelo británico, y de ellos, sólo dos fueron reclamados como derribados por las defensas terrestres. Otro de ellos, el *Victor-Ludwig* del 3/KG 54, que se estrelló cerca de Chichester a primeras horas del 20 de noviembre, supuso la que se considera como la primera

Muchos brazos hacen que el trabajo sea llevadero. Un numeroso grupo de "hombres de negro" han sujetado una polea con aparejo a la rueda de cola de este Ju 88A-4 y esta sirviéndose de su fuerza muscular para arrastrar una bomba "Satan" de 1.800 kg hasta el soporte alar situado bajo las alas del aparato. Este aparato, cuyo código es "M2+AK" era, casi con toda seguridad, la montura del *Staffelkapitän* del 2/KüFlGr 106.



Los suboficiales que componían la tripulación del *Bertha-Theodor* del 9/KG 76 fotografiados antes de despegar para realizar una incursión contra Liverpool la tarde del 12 de marzo de 1941. Cuando la góndola motriz derecha fue incendiada por los disparos antiaéreos sobre la zona del objetivo, los cuatro tripulantes saltaron en paracaídas y fueron hechos prisioneros durante el resto de la guerra.



victoria conseguida por un Beaufighter equipado con radar de la cual se tiene constancia.

Pero fue la última baja de aquel mes –un avión del II/KG 77 cuyo empenaje de cola se había partido después de chocar contra los cables de una línea de corriente eléctrica al sureste de Redhill a primeras horas de la mañana del 28 de noviembre– la que desconcertó a los oficiales de inteligencia de la RAF. Aunque entre los restos del aparato se encontraron unas notas garabateadas a toda prisa que indicaban que la tripulación había tenido algún tipo de problema grave (en una de ellas se leía simplemente "Pasarlo... saltar en paracaídas") no se había informado de que ningún paracaidista hubiese aterrizado en Inglaterra aquella noche.

Pasó algún tiempo hasta que se conocieron los hechos. Efectivamente, la tripulación había abandonado su avión, pero sobre Reims, en Francia. Abandonado a sus instrumentos, el bombardero había dado la vuelta de inmediato y había vuelto sobre sus pasos, cruzando de nuevo el Canal, ¡antes de terminar cayendo a tierra en Surrey!

Las únicas bajas registradas durante el mes de diciembre se produjeron ambas durante otra incursión de envergadura contra Londres la noche del 8 al 9, perteneciendo los dos aparatos derribados a la KG 77 y a la LG 1 que cayeron víctimas de la artillería antiaérea sobre Essex. No está claro si la única baja nocturna de un Ju 88 ocurrida durante el mes siguiente –un avión del I/LG 1 que no regresó de una incursión contra Avonmouth la noche del 16 al 17 de enero de 1941– fue también atribuible a las defensas terrestres o las intensas nevadas caídas aquella noche sobre el West Country y a la mala visibilidad reinante a consecuencia de ello.

Con el sol de la tarde proyectando una larga sombra sobre la góndola motriz que está encima de sus cabezas, los mecánicos de la KG 1 preparan otro de sus aparatos para una misión. Entre los dos hombres que están en primer plano se aprecian las "sirenas" de las aletas estabilizadoras de la bomba que está a sus pies, y la franja (pintada de amarillo) que la identifica como una bomba de tipo GP de carcasa ligera.



Para entonces se habían producido algunos cambios en la organización de la Luftwaffe. Para la continuación de la ofensiva de bombardeos nocturnos contra el Reino Unido, todas las unidades de Ju 88 de la *Luftflot-*



Otro aparato que no consiguió regresar de una incursión contra Liverpool. El "4D+BH" del I/KG 30 fue atacado por un caza nocturno Defiant durante las primeras horas del 3 de mayo. Consiguió llegar hasta la costa este de Inglaterra antes de efectuar un aterrizaje forzoso sobre la panza en una playa de Norfolk.

te 2 habían pasado a estar bajo control de la *Luftflotte* 3, lo cual, sumado a los dos *Gruppen* más (el II/KG 1 y el III/KG 76) que habían completado su transformación al Junker, significaba que 14 de los 27 *Kampfgruppen* encuadrados en la *Lfl.* 3 estaban equipados con Ju 88. A finales de enero de 1941 ese total se elevó a 15 cuando el I/KG 76 cambió por Junker sus últimos Do 17.

Esta sería la mayor fuerza de Ju 88 jamás lanzada contra Gran Bretaña, ya que, para entonces, las primeras unidades de Junker estaban siendo retiradas de la Europa occidental ocupada. Los planes del Führer para llevar a cabo una invasión por mar del sur de Inglaterra, que nunca llegaron a completarse, habían sido definitivamente archivados. Su atención se volvía ahora hacia otras zonas de conquista.

Entre los primeros en partir estuvo la principal unidad de Ju 88 de la Luftwaffe. A decir verdad la *Geschwader* "Águila" no se trasladó demasiado lejos, ya que simplemente se trasladó desde Holanda a la cercana zona del noroeste de Alemania (y desde allí de vuelta otra vez a Escandinavia). La KG 30, por su parte, ya había sufrido algunos cambios internos, y al terminar el año 1940 el III/KG 30 había recibido el nuevo cometido de servir como unidad de adiestramiento operativo. El hueco que había dejado vacante el III *Gruppe* fue entonces ocupado cambiando la designación del III/KG 4, equipado con Ju 88 (que perdería tres de sus aviones durante una misión diurna de ataque al tráfico marítimo sobre el estuario del Támesis el 16 de enero de 1941).

Aviones de la *Gruppenstab* I/KG 30 (el "4D+CB" en primer plano y el "EB" detrás) en su base de Noruega. El número de bombas de todos los tipos que están en el suelo y al descubierto preparadas para su empleo indican que –a diferencia de lo que sucedía en el norte de Francia– aquí había poco temor a los ataques aéreos enemigos por sorpresa.



Mientras la KG 30 reanudaba sus actividades sobre la parda extensión gris de las aguas del Mar del Norte –atacando el trafico marítimo y las ciudades cercanas a la costa tanto de día como de noche– los Junker del II y III/LG 1 fueron enviados a climas más cálidos. A mediados de aquel mismo mes de enero, unos 50 de ellos establecieron su base en Catania, en Sicilia, constituyendo la vanguardia de la larga relación del Ju 88 con el teatro de operaciones del Mediterráneo. Al cabo de algunas semanas se les uniría en Sicilia el III/KG 30, mientras que el I/LG 1 y la KG 51 recibieron orden de trasladarse al sureste de Europa a finales de marzo como parte de los preparativos para la campaña de los Balcanes.

A pesar de la reducción de sus efectivos, y antes de que el éxodo masivo de unidades de bombarderos hacia el Este a principios del verano de 1941 (como parte de la acumulación de fuerzas para la inminente invasión de la Unión Soviética) despojase casi por completo a la *Lfl.* 3 de sus *Kampfgruppen*, la Luftwaffe organizó en el oeste una última serie de incursiones contra las Islas Británicas.

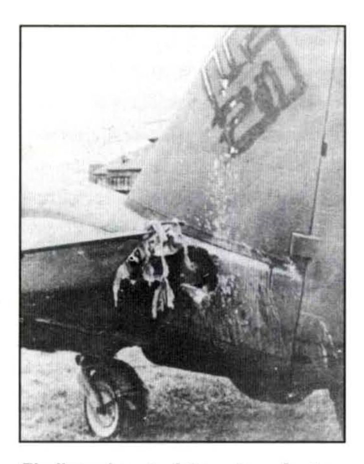
Inicialmente, estas operaciones corrieron a cargo de pequeñas formaciones de bombarderos enviadas a atacar objetivos muy separados entre sí. El primero de los tres aparatos que se perdieron durante el mes de febrero de 1941 fue un avión del 8/KG 1 que aterrizó casi intacto en Cambridgeshire después de una incursión nocturna sobre Liverpool durante las primeras horas del 16 de febrero. Cuarenta y ocho horas después, otro aparato del mismo *Staffel*, junto con uno de los Ju 88 del 6/KG 76, no consiguieron regresar de una misión diurna realizada contra objetivos situados a lo largo de la costa este.

Los miembros de la KG 76, a pesar de ser todavía casi unos recién llegados al Ju 88, sufrieron también dos de las siete bajas registradas durante la primera mitad de marzo. Ambos aparatos fueron derribados la misma noche del 12 al 13, uno sobre Liverpool y el otro cuando atacaba Portsmouth. Durante la noche siguiente se produjo la primera baja en combate del *Küstenfliegergruppe* 106, otra de las antiguas unidades navales de hidroaviones, ahora equipada con el Ju 88 (pero que seguía operando bajo su designación costera original). Éste también encontró su fin sobre la costa este. Pero 24 horas después, Liverpool era otra vez el objetivo de un Junker del KGr 806, que fue derribado por un Beaufighter.

Aunque las condiciones meteorológicas todavía distaban mucho de ser perfectas, a mediados de marzo se iba a producir un repentino in-

La gran actividad en el estacionamiento del 1/KGr 506 presagia una operación inminente. En primer plano, ya armado con bombas, está el "S4+OH', Wk-Nr 2084.





El piloto de este A-1 perteneciente al KGr 806 camuflado para operaciones nocturnas consiguió regresar a salvo a su base a pesar de los graves daños causados por los disparos antiaéreos en su timón de profundidad izquierdo.

cremento de la actividad al aumentar la intensidad y los efectivos participantes en los ataques de la Luftwaffe. La noche del 15 al 16 de marzo fueron enviados contra Londres más de 100 bombarderos. Durante la noche siguiente, casi 200 Heinkel y Junker realizaron un ataque en dos direcciones contra Bristol y los cercanos muelles de Avonmouth. El único aparato enemigo derribado sobre el Reino Unido fue un avión de la KG 51 que sufrió una doble avería en sus motores.

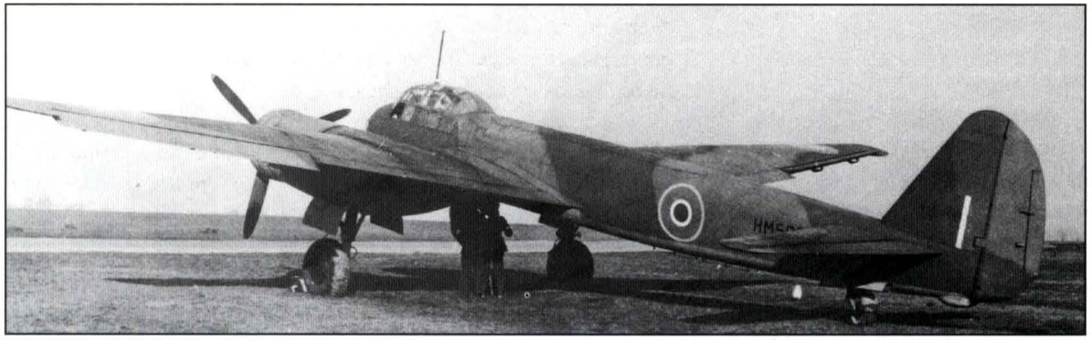
Después siguieron incursiones de envergadura contra Hull, Southampton, Plymouth y Londres, hasta que el tiempo volvió a empeorar a fin de mes imponiendo un cese casi total de toda la actividad nocturna. Abril de 1941 empezó como un mes tranquilo, pero pronto se produjo una escalada de las operaciones que se materializó en una serie de devastadores ataques realizados una noche tras otra. Una vez más los pueblos y ciudades de provincias, especialmente las que tenían puertos o fondeaderos, fueron las zonas más castigadas. Clydeside, Tyneside, Liverpool, Bristol y Belfast fueron elegidas como objetivos, al igual que Birmingham y Coventry.

Pero los bombarderos seguían regresando sobre Londres una vez tras otra. La noche del 16 al 17 de abril, la *Luftflotte* 3 organizó un importante ataque contra la capital. Más de 500 bombarderos (casi 300 de ellos Ju 88) fueron enviados en tres oleadas. Durante este ataque, el mayor de la guerra hasta aquella fecha, los daños causados fueron muy grandes. A la Luftwaffe le costó cinco Ju 88 –la cuarta parte de las bajas sufridas por los Junker durante aquel mes– además de un solo He 111. Tres de los Ju 88, todos ellos pertenecientes a la KG 77, fueron probablemente abatidos por los disparos antiaéreos. Los derribos de los otros dos, pertenecientes a la KG 1 y a la KG 76, al igual que el del Heinkel, fueron reclamados por los Beaufighter del 219º Sqn.

Para entonces, el *Blitz* nocturno estaba acercándose rápidamente a su clímax. Las semanas y meses anteriores habían constituido un período de prueba para los habitantes de las zonas urbanas de Gran Bretaña. Miles de personas habían perdido la vida. Pero, militarmente, la ofensiva nocturna de la Luftwaffe había contribuido muy poco a la causa de Alemania.

Para las tripulaciones de los Ju 88 aquel había sido un período de continuos esfuerzos, sólo interrumpido por los intervalos de mal tiempo. Cada *Gruppe* tenía que localizar y atacar una amplia serie de objetivos a lo largo y ancho de una Inglaterra a oscuras. En algunas ocasiones, tenían que realizar más de una misión durante la misma noche. Pero a pesar de que el coste no había sido prohibitivo, el número de sus bajas había ido aumentando mientras tanto, alcanzado su máximo durante el mes de mayo de 1941. Aquel mes los más de 40 aviones perdidos constituían el total de bajas más elevado desde la batalla diurna del verano anterior.

Siete de aquellas bajas se habían producido la misma noche del 4 al 5 de mayo, al ser derribados los aparatos durante, o después, de incursiones contra objetivos tan separados entre sí como Belfast, Bridlington y Torquay. Pero sería el devastador ataque contra Londres, que se prolongó a lo largo de siete horas durante la noche del 10 al 11 de mayo de 1941, el que pondría punto final al intento, que ya duraba casi un año, de subyugar a los británicos desde el aire.



El Ju 88A-5 "M2+MK" (Wk-Nr 6073) del 2/KGr 106 aterrizó por error en Chivenor, en Devon, la tarde del 26 de noviembre de 1941. Aquí le vemos estacionado en la base de cazas de la USAAF de Goxhill, en Lincolnshire, en 1943-1944, después de haberse convertido en el HLM509 de la 1426 Escuadrilla de la RAF (compuesta por aviones enemigos). Este Ju 88 sobrevivió hasta el 19 de mayo de 1944, cuando capotó en tierra en la base de la RAF de la isla de Thorney, en la costa de Hampshire. Aunque no resultó gravemente dañado en aquel accidente de despegue abortado, el bombardero fue desmontado para obtener piezas de repuesto, y sus motores fueron instalados en otro Ju 88 capturado perteneciente a la misma escuadrilla.

Aunque ninguno de los más de 250 Ju 88 que participaron en el bombardeo fue derribado aquella noche, otros 23 no conseguirían regresar de incursiones antes de que terminase el mes. Pero para entonces ya había comenzado el traslado masivo de unidades hacia el Este. La Luftwaffe estaba a punto de intentar conseguir sobre la estepa rusa aquello en lo que había fracasado sobre los condados de Kent: barrer de los cielos a la fuerza aérea del enemigo.

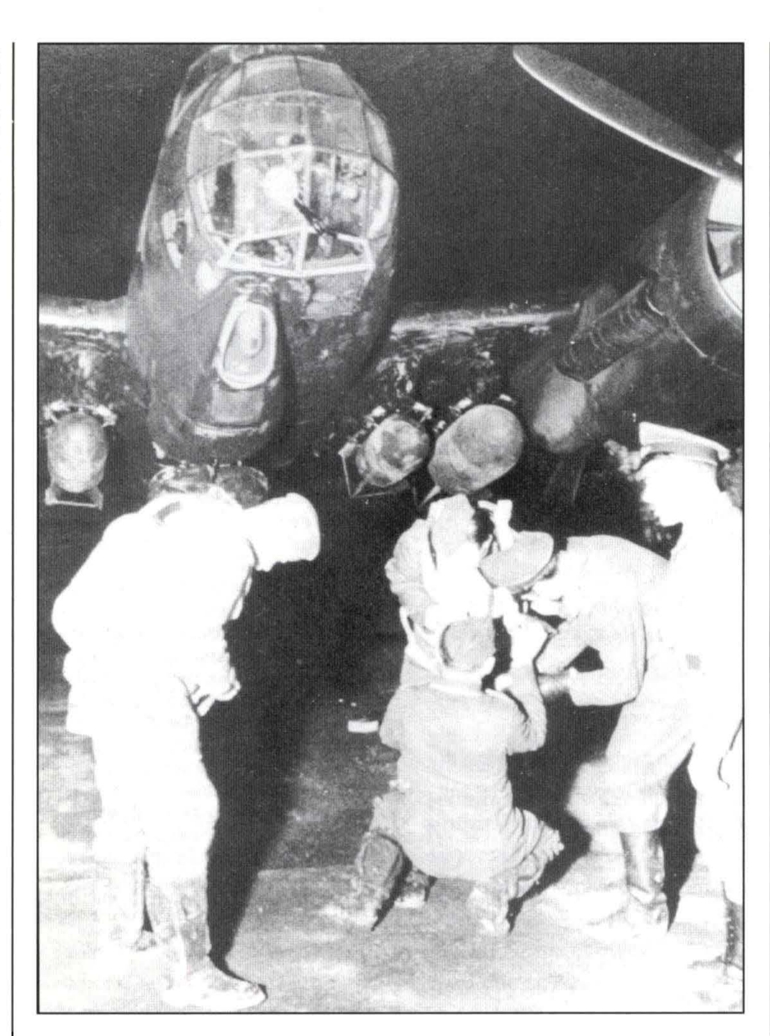
Pero nadie, ni por un instante, consideraba que la batalla de Inglaterra hubiese terminado total y definitivamente.

La guerra en el mar

Poco más de una semana después del infierno de fuego que se desató durante siete horas sobre Londres, empezó a desarrollarse otro drama muy distinto. A primeras horas del 19 de mayo, el acorazado alemán *Bismarck* zarpó de Gotenhafen, en la costa del Báltico. El orgullo de la Kriegsmarine partía a su primer viaje, hacia las inmensidades del océano Atlántico, para hacer presa sobre los convoyes que abastecían a Inglaterra. Después de que un avión de reconocimiento del Mando Costero localizase al *Bismarck* cuando navegaba hacia el norte a lo largo de las costas noruegas, el Almirantazgo ordenó que la fuerza principal de la Home Fleet zarpase de Scapa Flow para interceptarlo. A lo largo de una histórica serie de combates el *Bismarck* hundió primero al HMS *Hood,* que en aquel entonces era el mayor crucero de batalla del mundo, antes de ser sometido por otras unidades de la Flota británica a una serie de ataques desde la superficie y desde el aire.

Alcanzado por proyectiles de cañón y torpedos, el *Bismarck* puso rumbo hacia el sureste, en dirección a la costa atlántica francesa y hacia la seguridad que podía proporcionarle un paraguas aéreo. La mañana del 27 de mayo ocho Junker despegaron para localizar al maltrecho *Bismarck* y prestarle toda la ayuda que les fuese posible. Cinco de ellos consiguieron captar sus señales radiogoniométricas y una hora después encontraron al acorazado dando los últimos coletazos en medio de una situación abrumadora.

Los Ju 88 intentaron sin éxito realizar un bombardeo en picado contra un crucero de la Royal Navy, pero, como después informaron las tripulaciones, sus intentos fueron obstaculizados "por fuertes interferencias de aviones Gladiator". Lo más probable es que los Junker se hubiesen tropezado con bombarderos-torpederos Swordfish procedentes del *Ark Royal,* que estaban dando caza al *Bismarck,* a los que confundieron con los cazas biplanos.

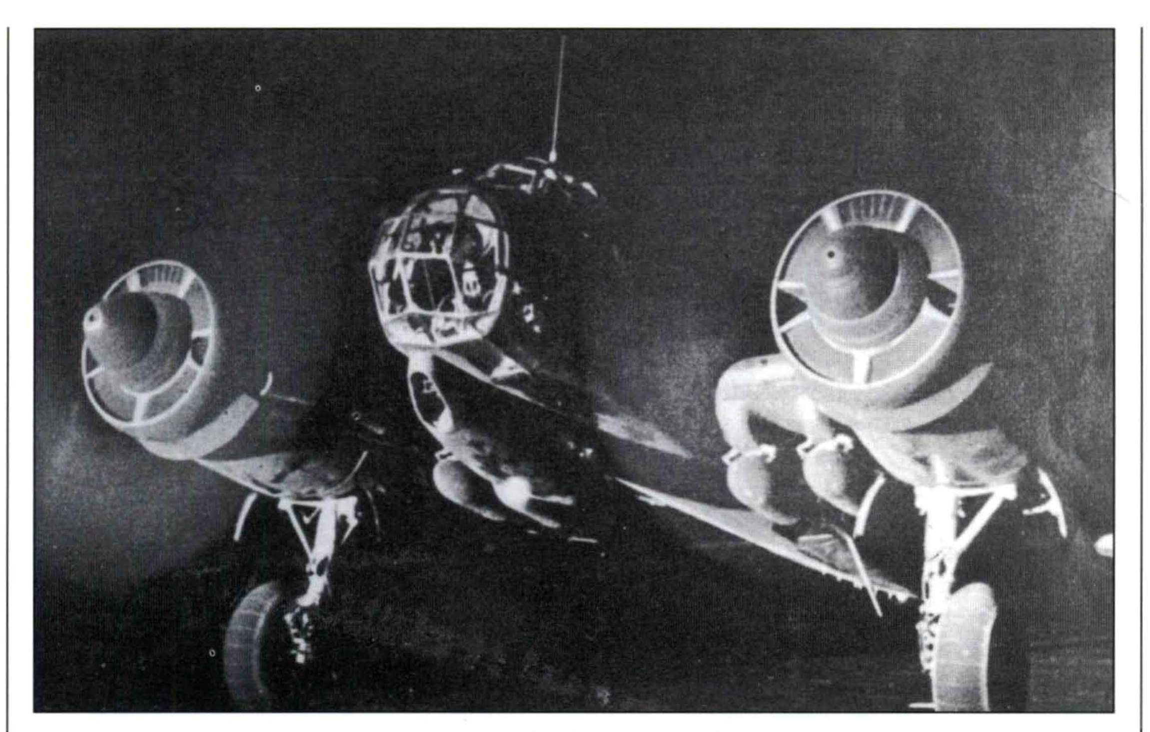


Sorprendidos por el flash de la cámara del fotógrafo, los mecánicos ayudan a los tripulantes de un Junkers a ponerse los paracaídas ...

Pero cuando los refuerzos de la Luftwaffe (materializados en el II/KG 1, el II/KG 54 y el I/KG 77) llegaron al oeste de Francia, era ya demasiado tarde. El *Bismarck* estaba ya en el fondo del Atlántico. Los tres *Gruppen* de Ju 88 fueron enviados en persecución de los buques británicos que se retiraban, pero no consiguieron encontrarlos.

El papel del Junker en la trágica saga del *Bismarck* difícilmente puede calificarse de fundamental. Pero, mucho más al norte, los Ju 88 de la KG 30 empeñados en la lucha antibuque desempeñaron un importante papel en la larga campaña contra los convoyes árticos que transportaban material de guerra a la Unión Soviética. Aunque los combates fueron principalmente contra los aliados occidentales, gran parte de las acciones tendrían lugar al este de la isla del Oso, cuando los convoyes se acercaban a sus puertos de destino en Rusia, y por lo tanto forman parte de la historia de los Junker Ju 88 en el Este.

Pero antes de empeñarse por completo en la guerra en el Ártico, el I y el II/KG 30 siguieron operando en torno a las costas británicas. Durante la última mitad de 1941 y los primeros meses de 1942 –desde bases situadas en Escandinavia y mientras estuvo destacada temporalmente en los Países Bajos– la KG 30 fue la única *Kampfgeschwader* de Ju 88 que continuó en acción contra las islas Británicas. Sin em-



Con los motores ya en marcha y después de haber realizado todas las comprobaciones previas al vuelo, el avión totalmente armado rueda por la pista para despegar.

bargo, sus dos *Gruppen* estuvieron apoyados por las antiguas unidades costeras: los *Kampfgruppen* 106, 506 y 806. Una cuarta unidad, el KGr 906, estuvo dedicada principalmente a realizar misiones de rescate aeronaval.

Nueve meses de operaciones en la lucha antibuque –tanto de minado como atacando buques a lo largo de las rutas marítimas británicas– pasaban continuamente factura a estas unidades. Durante este período, más de 60 Junker no lograron regresar de estas misiones, una gran proporción de los cuales fueron derribados por las ahora muy mejoradas unidades de caza nocturna de la RAF. Otros sucumbieron ante los agresivos artilleros antiaéreos embarcados a bordo de los barcos británicos.

Pero, en los cielos nocturnos sobre Inglaterra y sus inmediaciones, las tripulaciones alemanas se enfrentaban a un enemigo más insidioso: el sistema de contramedidas radio "Meacon", que imitaba y falsificaba las señales transmitidas por las radiobalizas de navegación de la Luftwaffe. Un número desconocido de Ju 88 fueron engañados por este equipo de decepción electrónica. La noche del 9 al 10 de julio de 1941, por ejemplo, se estrellaron en Yorkshire tres aparatos del KGr 106 que se creían sobre el Mar del Norte. Exactamente quince días después, dos aviones del I/KG 30 fueron también totalmente engañados, uno de los cuales aterrizó en un aeródromo de la RAF cercano a Weston-super-Mare con su tripulación convencida de que estaba a salvo de regreso en Francia. Otro Ju 88 cayó también intacto en manos de la RAF la noche del 26 de noviembre, cuando un aparato del KGr 106 aterrizó en Chivenor, en Devon, después de caer presa de una transmisión de "Meacon" sobre el mar de Irlanda.

Entonces, en la primavera de 1942, la guerra aérea sobre Gran Bretaña dio de pronto un nuevo giro, con una casta totalmente nueva de unidades de Ju 88 atacando un tipo de objetivo totalmente diferente.

1944-1945: DECLIVE Y DISOLUCIÓN

Enfurecido por la que él consideraba "mala conducción" de la guerra aérea contra Inglaterra hasta entonces, Hitler ordenó que se nombrase un hombre para supervisar la dirección de la próxima ofensiva. De entre varios candidatos, Göring escogió al *Oberstleutnnant* Dietrich Peltz, que había sido piloto de Ju 87 Stuka al principio de la guerra, pero que desde entonces había ascendido en el escalafón de las fuerzas de bombarderos.

Peltz, ascendido al empleo de *Oberst,* asumió el cargo de *Angriffsführer England* (jefe de la ofensiva contra Inglaterra) hacia finales de marzo de 1943. A pesar de ser totalmente consciente del hecho de que con las escasas fuerzas que estaban a su inmediata disposición no estaba en condiciones de devolver golpe por golpe al Mando de Bombarderos de la RAF, Peltz acometió su nuevo cargo con toda voluntad.



A la edad de sólo 29 años, el *Oberst* Dietrich Peltz llegó a ser el oficial general más joven de toda la Wehrmacht. Aquí se le ve con las Espadas de las Hojas de Roble de su Cruz de Caballero que le fueron impuestas el 23 de julio de 1943.

Una de las primeras medidas que introdujo fue la activación de una unidad especial de señaladores guía, el I/KG 66, equipado inicialmente con una mezcla de Do 217 y Ju 88. De esta unidad formaban parte ejemplares de la variante mejorada "S", equipados con un nuevo motor y más rápidos que el Ju 88A, pero con un blindaje menor. El I/KG 66, creado en abril de 1943, perdió su primer Ju 88 a finales del mes siguiente cuando uno de los nuevos Junker fue derribado sobre Sussex por un Mosquito del 85° Sqn. la noche del 29 al 30 de mayo.

La KG 6 empezó también a recibir –y a perder– ejemplares del aerodinámicamente refinado Ju 88S cuando el verano dio paso al otoño; y para octubre de 1943 ambas unidades estaban operado con los todavía más radicalmente nuevos Ju 188, con su morro rediseñado y con una mayor superficie transparente, con los extremos de las alas de forma puntiaguda y superficies de control verticales anguladas. Entre las primeras bajas de los Ju 188 se contaba un aparato del 2/KG 66 que se estrelló en el mar frente a la costa de Yorkshire a últimas horas de la tarde del 2 de octubre. A mediados de aquel mes, el I/KG 6, que ya estaba equipado por completo con el nuevo modelo, perdió tres aparatos durante la noche del 15 al 16 de octubre, todos ellos derribados sobre el sureste de Inglaterra por los Mosquito del 85° Sqn.

La mayor eficacia de las defensas nocturnas británicas no permitía hacer buenos presagios para la inminente ofensiva, que ya estaba sufriendo retrasos a causa del empeoramiento del tiempo. Pero Göring estaba decidido a forzar la máquina. Con este propósito fueron añadidos otros cuatro *Gruppen* de Ju 88 a los efectivos de Peltz: el I y el II/KG 54, y el I y II/KG 30. Además, la KG 2, que había estado equipada con Dornier a lo largo de toda la guerra, también empezó una tardía transición



Una tripulación se ajusta sus chalecos salvavidas bajo el morro de un Ju 188A del 4/KG 66. Obsérvese el dispositivo "Kutonase" para cortar los cables de los globos cautivos que está alrededor de la parte delantera del fuselaje, y el "doble anillo" característico de la *Geschwader* que decora las ojivas de las hélices.

a los Junker. Antes de que empezase el año 1944, el II/KG 2 estaba completamente reequipado con el Ju 188.

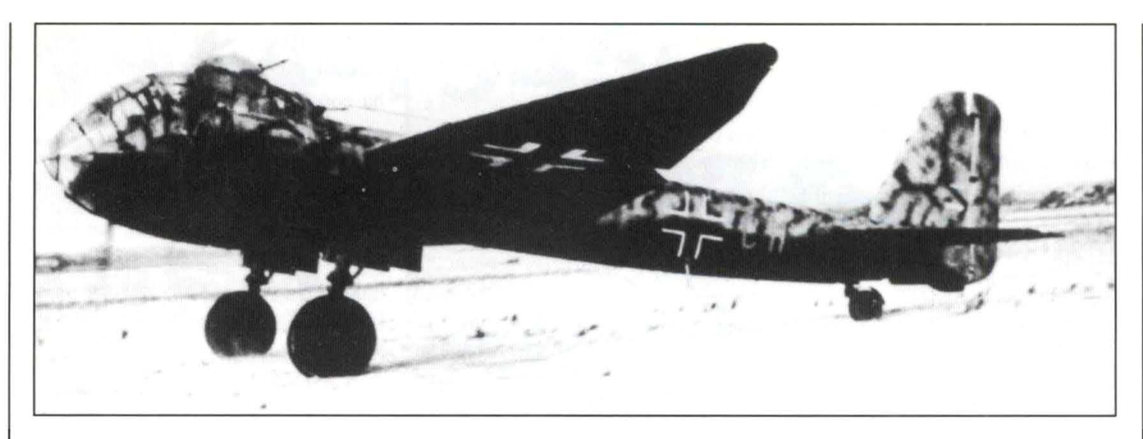
La ofensiva, a la que se le asignó el nombre el clave de operación *Steinbock* (cabra montesa), fue lanzada finalmente la tarde del 21 de enero de 1944 cuando las dos primeras oleadas de bombarderos fueron enviadas contra Londres. Dado el limitado número de bombarderos de la Luftwaffe que participaron en la incursión, y el alto grado de alerta de las defensas británicas, la operación *Steinbock* no pudo conseguir nada más que un efecto de impacto local.

Es posible que no conociese todos los detalles del éxito –o de la falta de éxito– conseguido por sus bombarderos, pero no podía dejar de estar al corriente de las bajas sufridas. Aquella noche fueron derribados nada menos que 21 aparatos, entre ellos 12 Junker. Una segunda incursión *Steinbock* la noche del 29 al 30 de enero costó otros 11 aviones, incluyendo un Ju 188 del I/KG 6 y un señalador-guía Ju 88S del I/KG 66. A pesar de este mal comienzo, durante el mes de febrero se organizaron otros siete ataques, siendo el de la noche del 18 al 19 el más intenso que los londinenses habían tenido que soportar desde mayo de 1941. Pero un mayor esfuerzo significaba inevitablemente un mayor número de bajas. El total de 48 Junker derribados en febrero era más del doble de los perdidos durante el mes anterior.

Durante el mes de marzo el catálogo de bajas se hizo más largo, y resultaría el mes más costoso de la ofensiva *Steinbock* al ser derribados más de 50 Junker en el curso de seis noches diferentes. En dos de aquellos ataques, Peltz hizo que sus *Kampfgruppen* se alejasen de la capital con la aparente intención de bombardear Hull la noche del 19 al 20 y Bristol la noche del 27 al 28. Pero lo cierto es que ninguna bomba cayó sobre ninguna de estas ciudades.

La noche del 18 al 19 de abril de 1944 Londres fue sometida al último bombardeo importante de la guerra. Casi la mitad de la fuerza atacante, compuesta por 125 aviones, alcanzó y bombardeó la capital, y todos excepto dos de los 13 bombarderos derribados fueron Junker. Esta sería la última vez que sufrirían un número de bajas de dos cifras sobre Inglaterra, porque al igual que las desafortunadas incursiones *Baedecker* de dos años antes, la operación *Steinbock* estaba perdiendo ímpetu rápidamente.

Durante el resto del mes de abril, los *Gruppen* de Peltz se limitaron principalmente a atacar objetivos costeros, incluyendo Bristol y Ports-



Con las superficies inferiores pintadas de negro y un eficaz camuflaje de color azul-gris en las superficies superiores, un Ju 188 perteneciente al 1er *Staffel* de una unidad no identificada (sólo son visibles las letras "CH") desafía a los elementos durante el invierno de 1943-1944.

mouth. Esta última ciudad, atestada de embarcaciones que se estaban reuniendo para la invasión del Día D, tuvo que soportar una serie de incursiones que se prolongó hasta el mes de mayo. Uno de estos ataques fue el que costó a la operación *Steinbock* su baja de mayor graduación cuando, la noche del 22 al 23 de mayo, el Ju 188 pilotado por el Major Wilhelm Rath, *Geschwaderkommodore* de la KG 2, fue derribado sobre el Canal al sur de la isla de Wight por un caza nocturno, probablemente un Mosquito del 125º Sqn.

Exactamente quince días después, la embarcación de desembarco que Rath y sus tripulantes habían atacado estaba llevando tropas a tierra sobre las playas de Normandía. La guerra había vuelto al continente europeo.

Normandía

Durante los dos meses que siguieron al Día D se produjo la práctica separación de la fuerza de bombarderos Junker en el oeste. Se les ordenó realizar un máximo esfuerzo la primera noche de la invasión, el 6 de junio de 1944. Los Junker atacaron la situada más al este de las playas de desembarco –la playa "Sword" (Espada) ocupada por los británicos– con bombas de fragmentación de 500 kg.

En aquella ocasión cinco Ju 88 no consiguieron regresar. Estas bajas, al igual que las futuras, serían rápidamente compensadas, pero esto sólo sirvió para prolongar la agonía. Para finales de agosto la KG 54 había perdido la aplastante cifra de 80 aviones, cuatro veces los efectivos con que contaba al principio del mes de junio. Los supervivientes fueron retirados del frente y la *Geschwader* inició la transformación al Me 262 en septiembre.

Tres semanas después de los desembarcos en Normandía al II/KG 2 no le quedaba ni un solo Ju 188. Aunque el *Gruppe* empezó a recibir reemplazos en julio, sería disuelto –al igual que el similarmente equipado I/KG 2– a principios de octubre. La KG 6, que había comenzado la operación *Steinbock* con unos efectivos de 110 Junker, al término de esta había quedado reducida a sólo 36 aparatos. Después de tres semanas sobre Normandía esta cifra se había dividido por dos y en septiembre la KG 6 también fue retirada de las operaciones para su transformación a los cazas a reacción Me 262.

Las dos unidades veteranas de la lucha contra buques en el mar del Norte de los primeros meses de la guerra, la KG 30 y la KG 26, fueron también lanzadas a la vorágine de la lucha en Normandía.

El II y el III/KG 30 que apenas sumaban entre ambos más de diez Ju 88 en condiciones de volar fueron trasladados a vanguardia, a Bélgica, desde sus bases del norte de Alemania durante un breve período. Tras efectuar varios costosos ataques nocturnos contra buques aliados frente a las playas de desembarco y contra concentraciones de tropas que avanzaban tierra adentro, los dos *Gruppen* fueron trasladados a Europa central, donde los más expertos de sus pilotos supervivientes empezaron a ser reinstruidos para transformarse en pilotos de cazas monomotores.

Mientras se iban retirando hacia el norte desde sus bases del sur de Francia, los bombarderos-torpederos Ju 88 del II y del III/KG 26 también intentaron atacar de noche a los buques aliados concentrados en aguas del Canal. Aunque llegaron a reclamar el hundimiento de algunos barcos, y haber causado daños a otros, las fuertes defensas antiaéreas de los convoyes –los siempre presentes cazas nocturnos– les impidieron conseguir resultados significativos antes de que la invasión del sur de Francia a mediados de agosto les obligase a regresar a toda prisa al teatro de operaciones del Mediterráneo.

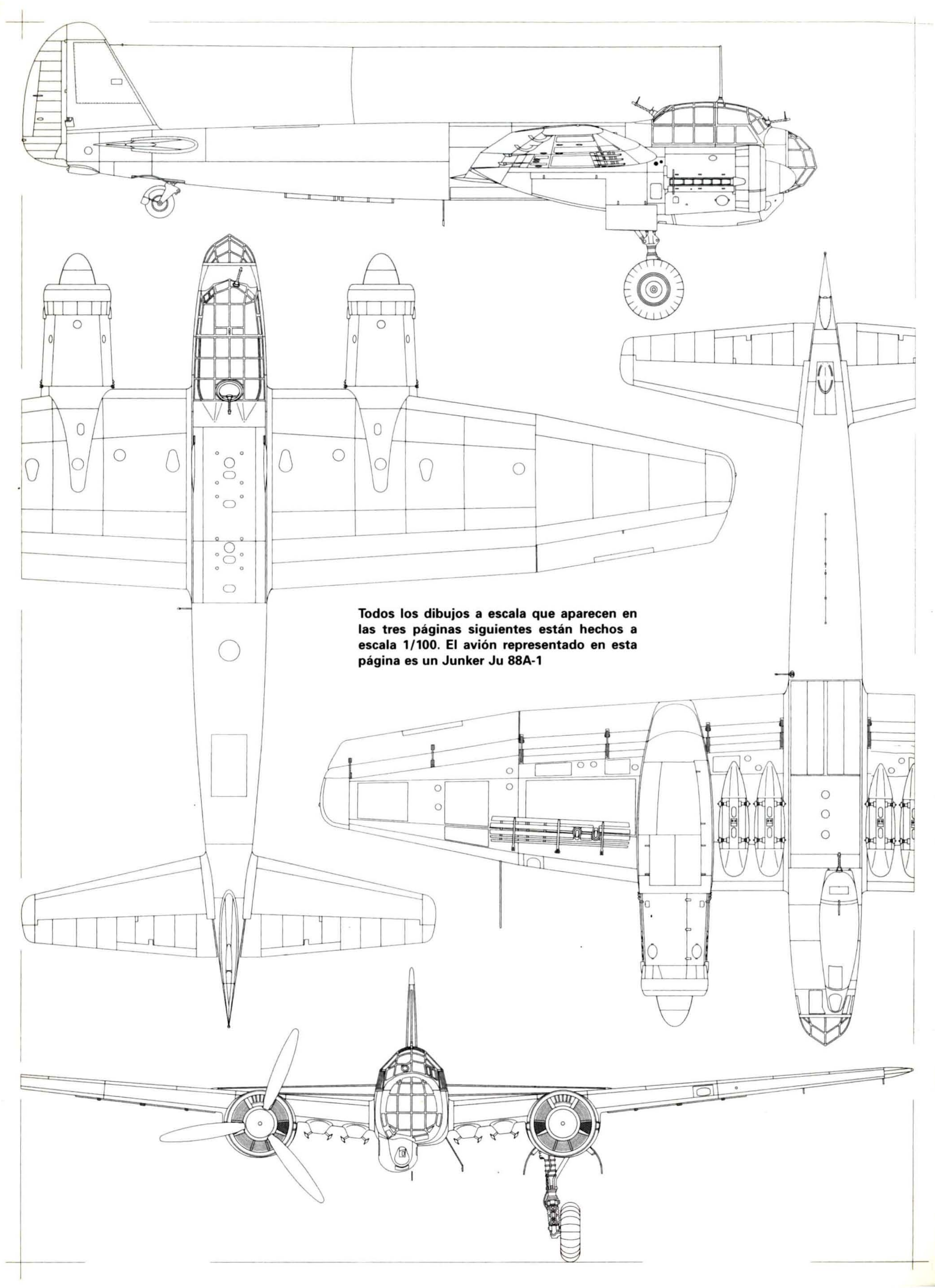
Las Ardenas

Sólo tres *Kampfgruppen* consiguieron sobrevivir a la masacre de la campaña de Normandía para seguir operando contra los aliados occidentales hasta el final de 1944. El I/KG 66, la unidad de señaladores guías de la operación *Steinbock*, siguió realizando ese mismo cometido a lo largo de los combates en Normandía, a pesar de que raramente llegó a disponer en ninguna ocasión de más de cuatro o cinco de sus Ju 88 en condiciones de volar. Los I y II/LG 1, con base en Bélgica, estaban en una situación sólo un poco mejor. El III *Gruppe* de la *Geschwader* había sido disuelto poco antes del Día D para intentar reforzar a los otros dos, y tres semanas después de la invasión todavía eran capaces de operar con 22 Ju 88, equitativamente repartidos entre ambas unidades.

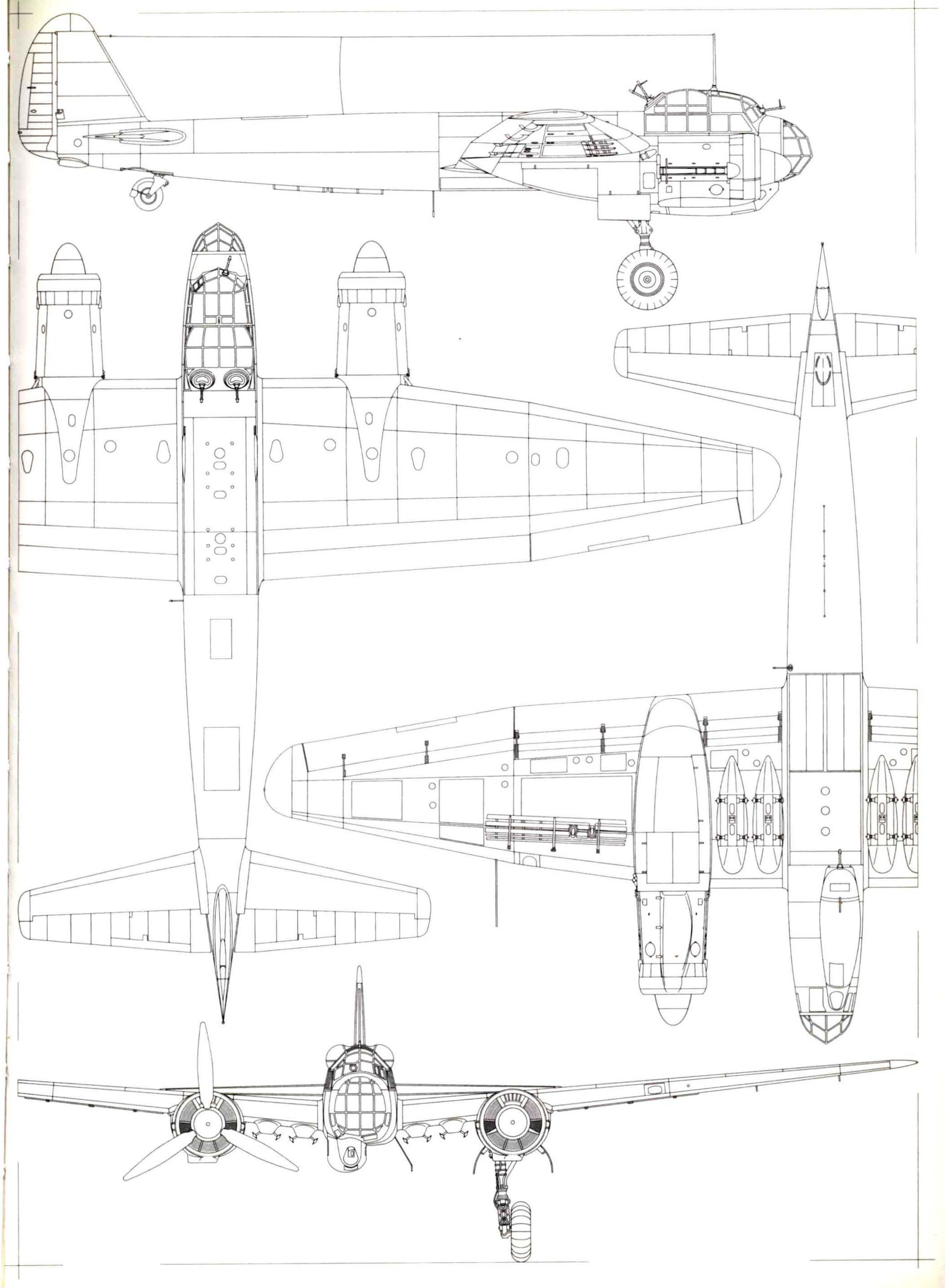
Los tres *Gruppen* recibieron refuerzos durante los meses que siguieron a la retirada de Francia, y cada uno de ellos disponía de unos efectivos de más de 20 aviones cuando se les ordenó apoyar el último gran envite de Hitler en el Frente Occidental: la contraofensiva de las Ardenas, un intento de cruzar el Mosa y capturar el puerto de entrada de suministros de Amberes.

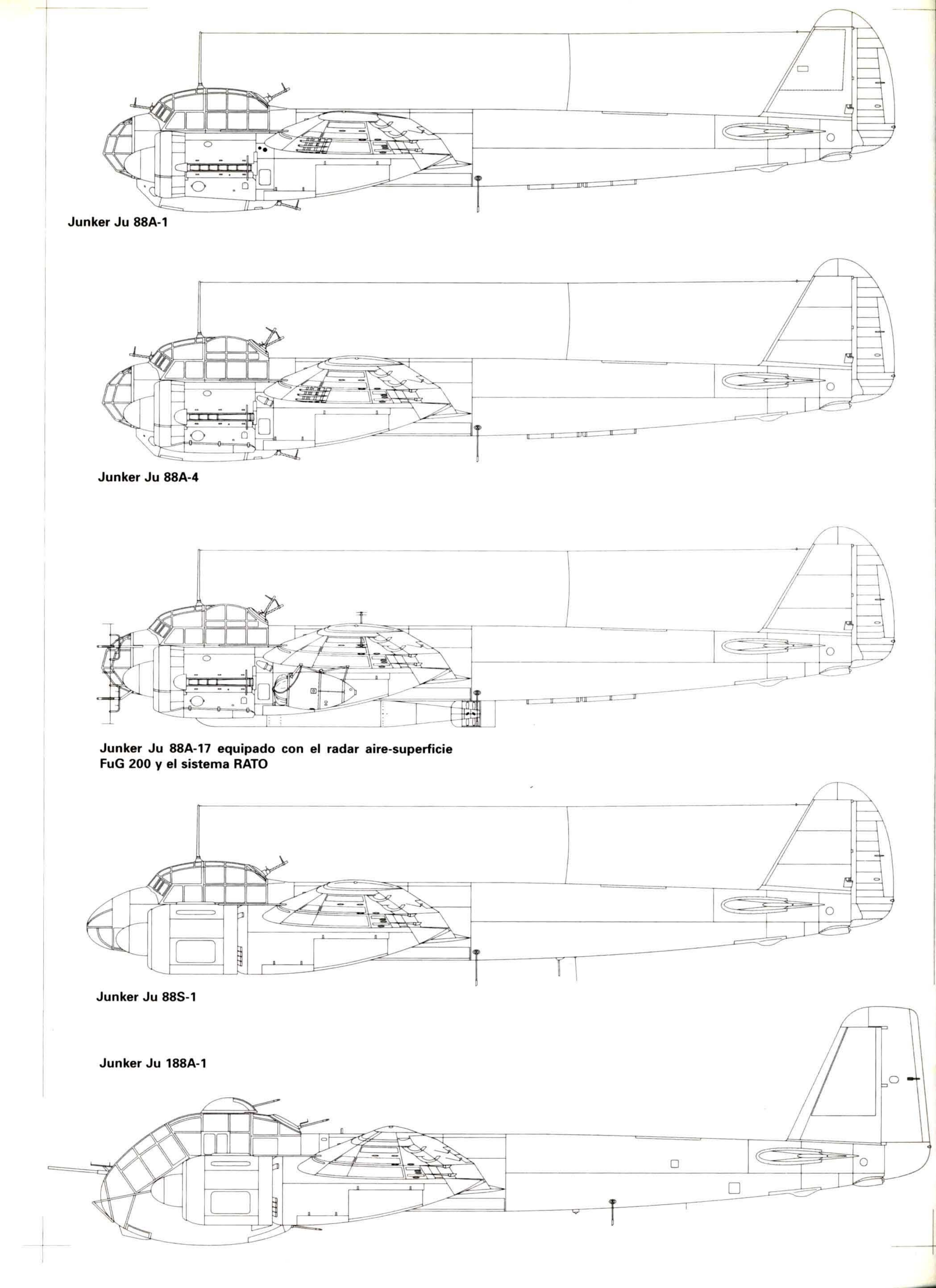
Además de contribuir a guarnecer los flancos del avance alemán, había un objetivo en particular al cual los Junker regresaban una y otra vez: Bastogne. Esta ciudad, defendida por la 101ª División Aerotransportada norteamericana, había conseguido resistir con firmeza el paso de los Panzer. Completamente rodeada, Bastogne era sometida a ataques aéreos nocturnos cada noche. El primer ataque, que tuvo lugar la noche del 23 al 24 de diciembre de 1944, corrió a cargo de más de 20 Ju 88 pertenecientes a la LG 1. A la noche siguiente se les unieron los Ju 188 del I/KG 66, que señalaron con bengalas el centro de la ciudad. Fueron lanzadas casi dos toneladas de bombas que produjeron grandes destrozos.

La noche del 26 al 27 de diciembre la LG 1 volvió su atención a la línea del Mosa, bombardeando y ametrallando los objetivos aliados que se interponían en la dirección de ataque de las fuerzas alemanas.



Todos los dibujos a escala que aparecen en las tres páginas siguientes están hechos a escala 1/100. El avión representado en esta página es un Junker Ju 88A-1





Junker Ju 88A-1

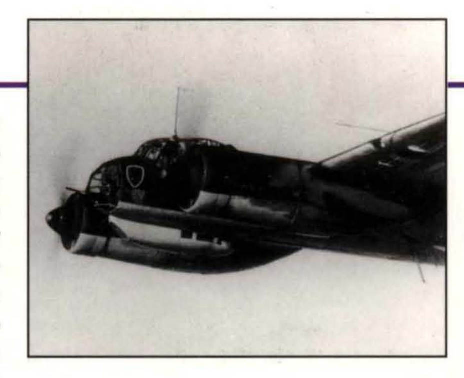
Junker Ju 88A-4

Junker Ju 88A-17 equipado con el radar aire-superficie FuG 200 y el sistema RATO

Junker Ju 88S-1

Junker Ju 188A-1

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



El Junker Ju 88, sin duda el más versátil de los aviones alemanes de la II Guerra Mundial, actuó como caza, bombardero y como avión de reconocimiento armado en todos los frentes en que combatió la Luftwaffe. Sin embargo, había sido diseñado principalmente como bombardero medio rápido, y entró en servicio en el mismo momento en que los carros de combate alemanes cruzaron la frontera de Polonia el día en que la guerra comenzó. Lanzándose al combate durante los meses siguientes a la "Guerra de los confetis" en el Oeste, el Ju 88 pronto demostró ser un formidable adversario para las acosadas fuerzas aéreas aliadas. Desempeñó un importante papel en la batalla de Inglaterra y a lo largo del *Blitz* nocturno que vino a continuación. De hecho, el Ju 88 y su sustituto, el Ju 188, siguieron aventurándose a través del Canal en número cada vez más reducido hasta 1944.

